МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР

Для служебного пользования

Экз. № 4554

ИНСТРУКЦИЯ
ПО ОРГАНИЗАЦИИ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ В АВИАЦИИ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ СССР

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР
ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ

Для служебного пользования

ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ В АВИАЦИИ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ СССР

Введена в действие приказом главнокомандующего ВВС от 16 апреля 1982 г. № 70

МОСКВА
ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1982

Настоящая инструкция определяет организацию аэронавигационной информации в авиации Вооруженных Сил СССР, порядок обеспечения полетов аэронавигационной информацией, а также правила разработки и подготовки к изданию документов аэронавигационной информации.

Инструкция о порядке разработки и ведения навигационных полетных документов в авиации Вооруженных Сил СССР, введенная в действие приказом главнокомандующего ВВС от 1 апреля 1966 г. № 082, утрачивает силу и подлежит уничтожению на местах установленным порядком.

СОКРАЩЕНИЯ И СИМВОЛЫ ПО АЭРОНАВИГАЦИИ

А – азимут истинный.

Ам – азимут магнитный.

АИ – аэронавигационная информация.

Амрд – азимут истинный магистральной рулежной дорожки.

АД – аэродром.

Асф. – асфальт.

АТУ – аварийная тормозная установка.

БАИ – бюро аэронавигационной информации.

Бет. – бетон.

БПБ – боковая полоса безопасности.

в. – восточная долгота.

ВПП – взлетно-посадочная полоса (И – искусственная, Б – бетонная, А – асфальтовая, М – металлическая, Г – грунтовая и т. д.).

ВС – воздушное судно.

ВПС – вспомогательный пункт радиосвязи.

ВДПП – вспомогательный диспетчерский пункт подхода.

ВПУ – вспомогательный пункт управления.

ВП – вертолетная площадка.

г. т. – географическая точка (точка, обозначенная географическими координатами – широта, долгота).

Д – дальность.

ДАИ – документ аэронавигационной информации.

ДПП – диспетчерский пункт подхода.

ИПУ – истинный путевой угол.

КП – командный пункт.

---

* Сокращения и условные обозначения, применяемые в документах аэронавигационной информации авиации Вооруженных Сил СССР и Гражданской авиации, идентичны.

КО — контрольный ориентир.
КОР — коридор.
КПБ — концевая полоса безопасности.
КТА — контрольная точка аэродрома.
КУР — курсовой угол радиостанции.
МБВ — минимальная безопасная высота.
МВЛ — местные воздушные линии.
МКп — магнитный курс посадки.
МПР — магнитный пеленг радиостанции.
МПС — магнитный пеленг самолета.
МПУ — магнитный путевой угол.
МРД — магистральная рулежная дорожка.
Мет. — металл.
МС — место стоянки.
ПВП — правила визуального полета.
ПОД — пункт обязательного донесения.
ППП — правила полетов по приборам.
РА — район аэродрома.
РД — рулежная дорожка.
РЛ — радиолокатор.
РМ — радиомаркер.
РУ — расчетный угол.
с. — северная широта.
САИ — служба аэронавигационной информации.
СДП — стартовый диспетчерский пункт.
СКП — стартовый командный пункт.
ТВГ — точка входа в глиссаду.
ТКМС — текущие координаты места самолета.
ТНР — точка начала разворота.
ТНС — точка начала снижения.
УВД — управление воздушным движением.
УГС — указатель глиссады световой.
УНГ — угол наклона глиссады.
ф. т. — фиксированная точка.
Шпм — ширина прямоугольного маршрута.
γ — угол крена.
Δ м — магнитное склонение.
Н аэр. — высота аэродрома.
Н без. — высота безопасная.
Н перех. — высота перехода.
Н пор. — высота порога.
Н эш. перех. — высота эшелона перехода.
L вид. — дальность видимости на ВПП.
S_0 — продольный вынос РСБН.
Н кр. — высота круга

S — расстояние.

V — воздушная скорость (приборная).

Z_0 — боковой вынос РСБН.

ОБОЗНАЧЕНИЯ СРЕДСТВ СВЯЗИ И РТО ПОЛЕТОВ*

аврн — аварийная частота.

АРП(Б) — автоматический радиопеленгатор.

БПРМ(Д) — ближняя приводная радиостанция с радиомаркером.

ВОР(М) — ультракоротковолновый всенаправленный радиомаяк.

ГРМ(Г) — глиссадный радиомаяк.

д — дневная частота.

ДПРМ(Д) — дальняя приводная радиостанция с радиомаркером.

ДПСП — диспетчерский пункт системы посадки.

ДРЛ(Л) — диспетчерский радиолокатор.

КДП — командно-диспетчерский пункт.

КРМ(Т) — курсовой радиомаяк.

КРС(Р) — командная радиостанция.

к/с — круглосуточно.

Луч (В) — система светооборудования.

межд. — международная частота.

МРМ(Ф) — маркерный радиомаяк.

н — ночная частота.

ОВИ(В) — огни высокой интенсивности.

ОМИ(В) — огни малой интенсивности.

ОСП(Н) — оборудование системы посадки (Н — средства направления посадки).

ОПРС(Д) — отдельная приводная радиостанция (ОПРМ — с радиомаркером).

ОРЛ — обзорный радиолокатор.

ПДСП(К) — производственно-диспетчерская служба предприятия.

п/з — по заказу.

ПОС(Р) — пункт обязательной связи.

п/п — в период полетов.

ПРЛ(Л) — посадочный радиолокатор.

РВС — радиовещательная станция.

РМС — радиомаячная система.

---

* В скобках даны буквенные обозначения средств связи и РТО полетов, используемые для запроса.

РСП — радиолокационная система посадки.

РСБН(М) — радиотехническая система ближней навигации.

РСВМ(А) — радиостанция вещания метеоинформации.

РСДН — радиотехническая система дальней навигации.

РП — руководитель полетов.

СДРП — система дальней радиопеленгации.

СРС(К) — связная радиостанция.

СТО(В) — светооборудование.

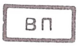
СТС — сверхзвуковой транспортный самолет.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Аэродромы и покрытия ВПП



Аэродромы: *1* — военный; *2* — гражданский; *3* — совместного использования



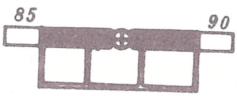
Вертолетные площадки



Аварийная тормозная установка



Грунтовая ВПП



Искусственная ВПП (за исключением металлической) с указанием КТА, КПБ, РД и превышением порогов



Искусственная ВПП с перемещенным порогом



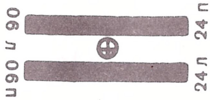
КТА



Места стоянок: *1* — самолета с указанием номера стоянки; *2* — вертолетов



Металлическая ВПП



Параллельные ИВПП с указанием номеров их порогов и расположения (правая, левая)



Препятствия со светоограждением и без светоограждения с указанием их высот: *1* — одиночные, *2* — групповые

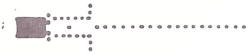


Строящаяся ВПП с РД



Строения отдельные: *1* — КДП или аэровокзал; *2* — каменные здания

Системы навигации, средства связи и РТО полетов



Луч

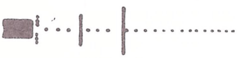


ОВИ-1



ОВИ-2

Огни высокой интенсивности



ОМИ

огни малой интенсивности.



Световой старт



Светомаяк



СП-1



СП-2



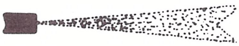
АРП, ВОР, ДРЛ, ОРЛ, РСБН



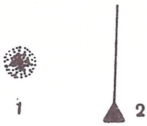
БПРМ, ДПРМ, ОПРМ: *1* — в плане; *2* — в профиль



Зона ГРМ и угол наклона глиссады



Зона КРМ



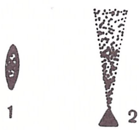
ОПРС: *1* — в плане; *2* — в профиль



ОПРС обязательного донесения на схемах районов аэродромов (аэроузлов), УВД и на радионавигационных картах



Радиовещательные станции



Радиомаркеры: *1* — в плане; *2* — в профиль



РСБН на схемах УВД и радионавигационных картах

Границы и пункты обязательного донесения



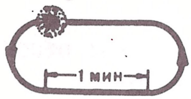
Географическая точка (пункт); *1* — обязательного донесения; *2* — по запросу; *3* — обязательного донесения в системе автоматизированного УВД

Граница РУВД

Граница ВРУВД

Граница секторов УВД

Маршруты



Зона ожидания над ОПРС и время полета

Самолетов с V>300 км/ч

Самолетов с V<300 км/ч

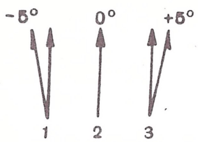
По ПВП

По кратчайшему пути

По МВЛ 1-й категории



Участок воздушной трассы (маршрута) с указанием МПУ и расстояний



Магнитное склонение: *1* — отрицательное (западное W); *2* — нулевое; *3*-положительное (восточное E)

3 Зак. 4554



Ограничительный пеленг

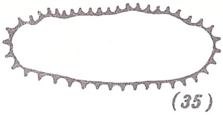


Фиксированная точка

Топографические обозначения



Болото



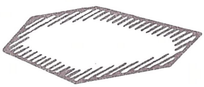
Бугор с указанием высоты относительно уровня аэродрома



Дамба, насыпь



Канал, арык, коллектор

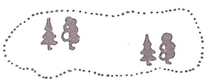


Контур населенного пункта

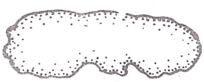
Линия связи



Линия электропередачи



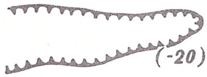
Лес



Моря, озера



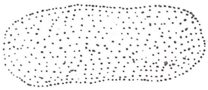
Обрыв



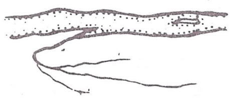
Овраг



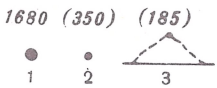
Отдельные деревья



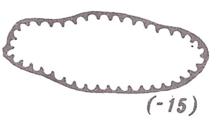
Пески



Реки



Рельеф местности: *1* — отметка командной высоты относительно уровня моря на схеме в плане; *2* — превышение относительного уровня порога ВПП (аэродрома) на схеме в плане; *3* — превышение относительно уровня порога ВПП (аэродрома) на схеме в профиль



Яма с указанием глубины относительно уровня аэродрома

ГЛАВА 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Аэронавигационная информация — сведения, сообщения о характеристике и фактическом состоянии аэродромов, схем снижения и захода на посадку, воздушных коридоров входа (выхода) в район аэродрома (аэроузла), воздушных трасс СССР, МВЛ, средств связи и РТО полетов, а также другие сообщения, необходимые для обеспечения безопасности полетов.

Аэронавигационные данные — сведения, содержащиеся в документах аэронавигационной информации об аэродромах (аэроузлах), о порядке воздушного движения в их районах, о воздушных трассах СССР, МВЛ и их оборудовании радиотехническими средствами, а также другие сведения о них, необходимые для организации, выполнения и управления полетами.

Аэродром (гидроаэродром) — специально подготовленный земельный (водный с прилегающей прибрежной территорией) участок, имеющий комплекс сооружений и оборудования, обеспечивающий взлеты, посадки, руление самолетов *, а также их обслуживание и хранение.

Аэродром полевой — аэродром, имеющий грунтовые ВПП или ИВПП, РД и МС, а также сооружения упрощенного или сборно-разборного типа, передвижное оборудование и предназначенный для временного базирования авиационных частей (подразделений).

Аэродром трассовый — аэродром, выделенный для обеспечения полетов по воздушным трассам СССР и местным воздушным линиям (трассовыми аэродромами

---

* Здесь и далее положения Инструкции, касающиеся самолетов, относятся также к вертолетам и другим пилотируемым летательным аппаратам.

являются гражданские аэродромы и аэродромы совместного базирования военной и гражданской авиации).

Боковой вынос РСБН — расстояние по перпендикуляру, опущенному от антенных устройств РСБН до оси взлетно-посадочной полосы.

Боковые полосы безопасности — специально подготовленные участки летной полосы, примыкающие к боковым границам ВПП и предназначенные для повышения безопасности при возможных выкатываниях самолетов за пределы ВПП при взлете или посадке.

Взлетно-посадочная полоса — грунтовая или имеющая искусственное покрытие прямоугольная полоса на аэродроме, оборудованная и подготовленная для взлета и посадки самолетов.

Вкладыш — документ аэронавигационной информации, содержащий сброшюрованные листы с аэронавигационными данными, предназначенные для вставки в документы аэронавигационной информации.

Высота безопасная — минимально допустимая высота полета, гарантирующая самолет от столкновения с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней.

Высота перехода — высота, устанавливаемая в районе аэродрома, на которой и ниже которой высота полета самолета контролируется по барометрическому высотомеру, установленному на атмосферное давление аэродрома.

Географическая точка — точка земной поверхности, обозначенная географическими координатами (широтой, долготой).

Документы аэронавигационной информации — телеграммы и издательская продукция (книги, брошюры и карты, выпускаемые издающим органом), содержащие аэронавигационные данные.

Донесение — телеграфное или письменное сообщение вышестоящему органу о необходимости изменения или дополнения аэронавигационных данных.

Дополнение — документ аэронавигационной информации, который содержит сведения, дополняющие аэронавигационные данные.

4 Зак. 4554

Заградительный радиомаркер — радиомаркер, предназначенный для обозначения местоположения препятствий, опасных для полетов.

Извещение — документ аэронавигационной информации, содержащий сведения о временных изменениях аэронавигационных данных (ограничения по рулению, ограничения по использованию мест стоянок и т. д.).

Изменение — документ аэронавигационной информации, содержащий сведения об изменении или исключении аэронавигационных данных.

Изменение временное — изменение, действующее, как правило, не более 30 суток.

Искусственное препятствие — сооружение, построенное на земной (водной) поверхности, представляющее опасность для полетов.

Контрольная точка аэродрома — условная точка, определяющая географическое местоположение аэродрома.

Концевые полосы безопасности — специально подготовленные участки летной полосы, примыкающие к концам ВПП и предназначенные для повышения безопасности при возможных выкатываниях самолетов за пределы ВПП при взлете или посадке.

Коридоры воздушные — установленные маршруты, ограниченные по высоте и ширине, предназначенные для входа (выхода) самолетов в район аэродрома (аэроузла) или перелета Государственной границы СССР.

Коробочка — прямоугольный маршрут полета для выполнения маневра снижения и захода на посадку.

Кроки́ — топографический план аэродрома, изображающий летное поле с прилегающими к нему населенными пунктами и наиболее характерными местными предметами (искусственными сооружениями, возвышенностями, дорогами и т. п.) без учета кривизны земной поверхности.

Кромка ВПП — продольный край и боковые границы ВПП (расстояние между кромками определяет ширину ВПП).

Летное поле — часть аэродрома, на которой расположены летная полоса, рулежные дорожки, перроны, места стоянки самолетов и специальные площадки.

Летная полоса — участок летного поля, предназначенный для взлета и посадки самолетов, включающий ВПП, КПБ и БПБ.

Минимум погоды аэродрома — минимально допустимые значения высоты нижней границы облаков, видимости на ВПП или полетной видимости, при которых в зависимости от рельефа местности, препятствий на ней, посадочных систем, а также типа и оборудования самолетов обеспечивается безопасность их взлета, захода на посадку и посадки на данном аэродроме.

Минимальная безопасная высота — минимальная высота полета в аварийных условиях, которая обеспечивает запас истинной высоты не менее 300 м над всеми препятствиями, расположенными в окружности радиусом 50 км от КТА по секторам.

Обеспечение полетов аэронавигационной информацией — комплекс мероприятий, направленных на своевременное представление экипажам, пунктам УВД, а также органам, организующим и обеспечивающим полеты, необходимых аэронавигационных данных.

Обочина ВПП, РД, МС — грунтовая полоса вдоль продольного края искусственного покрытия.

Отворот на расчетный угол — способ захода на посадку, при котором после выхода на приводную радиостанцию производится отворот на расчетный угол от курса, обратного посадочному, и после пролета определенного расстояния выполняется разворот на посадочный курс (отворот на расчетный угол может быть левым или правым в зависимости от направления отворота).

Перрон — часть аэродрома, предназначенная для размещения самолетов в целях погрузки или выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, заправки и технического обслуживания самолетов.

Полет визуальный — полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение самолета и его местонахождение определяются экипажем визуально по естественному горизонту и земным ориентирам.

Полет по приборам — полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение самолета и его местонахождение определяются экипажем полностью или частично по пилотажным и навигационным приборам.

Полоса воздушных подходов — воздушное пространство над участком земной или водной поверхности в установленных границах, примыкающим к концам ВПП и расположенным в направлении продолжения ее оси, в котором самолеты производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку.

Поправка — документ аэронавигационной информации, содержащий сведения об изменении и дополнении аэронавигационных данных к документам аэронавигационной информации, срок ввода которых указан в тексте поправки.

Порог ВПП — начало участка ВПП, который может использоваться для посадки самолетов.

Превышение аэродрома — высота самой высокой точки ВПП относительно уровня моря.

Превышение порога ВПП — высота порога ВПП относительно уровня моря.

Продольный вынос РСБН — расстояние по оси ВПП от ее торца до основания перпендикуляра, опущенного от антенных устройств РСБН на эту ось.

Промежуточная посадка — посадка самолета на предусмотренный заданием аэродром, не являющийся конечным аэродромом посадки.

Пункт обязательного донесения — установленная географическая точка маршрута, о пролете которой экипаж самолета докладывает **пункту УВД.**

Пункт обязательной связи — установленный пункт, с которым экипаж самолета обязан установить связь.

Пункт (орган) УВД – общий термин, обозначающий в соответствующих случаях центры Единой системы управления воздушным движением в стране (ЕС УВД), а также ведомственные командные и диспетчерские пункты, выполняющие функции планирования, координирования, непосредственного управления воздушным движением и контроля за соблюдением режима полетов в установленных для них зонах и районах УВД.

Район аэродрома — воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах в горизонтальной и вертикальной плоскостях.

Рулежные дорожки — специально подготовленные и оборудованные для руления и буксировки самолетов пути (РД, соединяющие концы ВПП между собой, называются **магистральными** — МРД; РД, соединяющие магистральную РД с ВПП и имеющие номер, называются **соединительными** — СРД).

Служба аэронавигационной информации — служба, предназначенная для сбора и проверки сведений, сообщений об аэронавигационных данных, редактирования, издания и обеспечения заинтересованных ведомств документами аэронавигационной информации, а также контроля за их достоверностью.

Спаренный разворот — два разворота коробочки, выполняемые непрерывно (спаренный разворот считается первым, если соединены первый и второй развороты, и вторым, если соединены третий и четвертый развороты коробочки).

Стандартный разворот — способ захода на посадку, при котором после выхода на приводную радиостанцию производится доворот на курс, обратный посадочному, и после пролета определенного **расстояния** выполняется отворот на 80° с последующим разворотом (в сторону, противоположную отвороту) на посадочный курс (стандартный разворот считается левым или правым в зависимости от направления отворота на 80°).

Торцы ИВПП — концы ВПП с искусственным покрытием (расстояние между торцами определяет общую длину ИВПП).

Траверз — направление, перпендикулярное линии пути.

Этап перелета — часть маршрута перелета, пройденная без промежуточной посадки.

Эшелон полета — одна из поверхностей постоянного атмосферного давления, расположенных на установленную величину друг от друга и отсчитываемых от поверхности атмосферного давления 760 мм рт. ст. (1013, 2 мб).

Эшелон перехода — нижний возможный эшелон, устанавливаемый в районе аэродрома (аэроузла) выше высоты перехода.

5 Зак. 4554

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1. Инструкция по организации аэронавигационной информации в авиации Вооруженных Сил СССР разработана в соответствии с Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех ведомств, Наставлением по производству полетов авиации Вооруженных Сил СССР и определяет задачи органов аэронавигационной информации, порядок обеспечения полетов авиации Вооруженных Сил СССР аэронавигационной информацией, обязанности должностных лиц, а также правила разработки, подготовки к изданию документов аэронавигационной информации * и их ведения.

2.2. Лица, связанные с планированием, организацией и управлением полетами, обеспечением их аэронавигационной информацией, а также летный состав в части, его касающейся, обязаны знать настоящую Инструкцию и выполнять ее требования.

2.3. Ответственность за соблюдение установленных настоящей Инструкцией требований по обеспечению полетов аэронавигационной информацией возлагается на начальников штабов объединений, соединений, авиационных частей, а также центров военно-учебных заведений авиации Вооруженных Сил СССР и ДОСААФ СССР.

2.4. Задачами органов аэронавигационной информации являются:

— своевременное доведение до экипажей и пунктов управления воздушным движением необходимых аэронавигационных данных;

— сбор, проверка изменений (дополнений) аэронавигационных данных, средств связи и РТО полетов и

---

* Далее документы аэронавигационной информации для краткости будут называться документами.

представление донесений об этих изменениях в вышестоящий штаб;

— подготовка материалов к изданию документов аэронавигационной информации.

2.5. Сведения о всех аэродромах, средствах связи и РТО полетов независимо от их ведомственной принадлежности должны быть опубликованы в документах аэронавигационной информации.

2.6. Изменения в инструкцию по производству полетов в районе аэродрома, утвержденные командующим объединением ВВС и касающиеся сведений, опубликованных или подлежащих опубликованию в документах аэронавигационной информации, вводятся в действие **только** с получением поправки в соответствующий документ (сборник, регламент, перечень), т. е. после оповещения об этих изменениях других объединений ВВС и ведомств.

2.7. Ответственность за достоверность сведений, включенных в документы, и их соответствие содержанию инструкций по производству полетов возлагается на авиационных начальников, в ведении которых находятся аэродромы, полигоны, средства связи и РТО полетов.

2.8. Контроль за содержанием и полнотой материала, представляемого в Главный штаб ВВС, для издания документов и поправок к ним возлагается:

— на штурманскую службу — по аэродромным схемам;

— на аппарат начальника войск связи и РТО полетов — по средствам связи и РТО полетов;

— на топогеодезическую службу — по местоположению аэродромов, координатам средств связи и РТО полетов, высотам препятствий, направлениям ВПП и МРД, превышениям аэродромов и порогов ВПП;

— на инженерно-аэродромную службу — по характеристике ВПП и РД, максимально допустимой массе самолетов при эксплуатации ВПП и размещению аэродромных сооружений;

— на боевую подготовку — по минимумам погоды, аэродромов для взлета и посадки самолетов.

ДОКУМЕНТЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

3.1. Основными документами, в которых публикуется аэронавигационная информация, являются:

— сборники и регламенты аэронавигационной информации по воздушным трассам СССР;

— сборники аэронавигационной информации по внетрассовым аэродромам;

— перечни аэронавигационной информации по внетрассовым аэродромам;

— сборники аэронавигационной информации по местным воздушным линиям (МВЛ);

— сборники информационных данных для обеспечения международных полетов экипажей воздушных судов СССР;

— радионавигационные карты воздушных трасс СССР.

3.2. Документы аэронавигационной информации подразделяются:

а) по назначению:

— на трассовые, предназначенные для обеспечения полетов авиации всех ведомств страны по воздушным трассам СССР;

— на внетрассовые, предназначенные для обеспечения полетов авиации Вооруженных Сил СССР по маршрутам вне воздушных трасс СССР и МВЛ;

— местных воздушных линий, предназначенные для обеспечения полетов авиации всех ведомств страны по МВЛ;

б) по содержанию:

— на внутрисоюзные, содержащие сведения об аэродромах (аэроузлах), воздушных трассах СССР, МВЛ, расположенных на территории СССР, и их оборудовании;

— на международные, содержащие сведения об аэродромах и воздушных трассах иностранных государств, а также об аэродромах и воздушных трассах СССР, выделенных для обеспечения международных полетов;

— взаимодействия, содержащие сведения о военных аэродромах и средствах связи и РТО полетов, расположенных на территориях СССР и государств — участников Варшавского Договора;

— на региональные, содержащие сведения об аэродромах временного базирования авиации Вооруженных Сил СССР за границей;

в) по изданию:

— централизованные, издаваемые Министерством обороны и Министерством гражданской авиации для авиации всех ведомств или Главным штабом ВВС для авиации Вооруженных Сил СССР;

— нецентрализованные, издаваемые штабами ВТА ВВС, авиации ВМФ, ПВО и ЦК ДОСААФ, а также штабами объединений ВВС, управлениями и республиканскими производственными объединениями гражданской авиации (УГА и РПО ГА);

г) по использованию:

— на бортовые, используемые экипажами для подготовки и выполнения полетов;

— на контрольные, используемые для подготовки экипажей к полетам и сверки бортовых экземпляров;

— на резервные, используемые для замены пришедших в негодность контрольных или бортовых экземпляров;

— на учебные, используемые для обучения курсантов (слушателей) в авиационных учебных заведениях.

3.3. Внутрисоюзные и региональные документы, кроме перечней, разрешается использовать в качестве бортовых при полетах в воздушном пространстве СССР, над нейтральными водами и при перелетах с посадками на аэродромах временного базирования авиации Вооруженных Сил СССР за границей.

3.4. Описание и порядок пользования сборниками, регламентами и перечнями, а также применяемые сокращения и условные обозначения изложены в разделе "Указания" этих документов.

3.5. Сборники аэронавигационной информации по воздушным трассам СССР издаются совместно Министер-

ством обороны СССР и Министерством гражданской авиации на территорию всей страны по районам и содержат аэродромные схемы трассовых аэродромов и военных аэродромов, выделенных приказом Министра обороны СССР в качестве запасных для обеспечения полетов гражданских самолетов.

3.6. Регламенты аэронавигационной информации по воздушным трассам СССР издаются совместно Министерством обороны СССР и Министерством гражданской авиации на всю территорию страны и содержат сведения о средствах УВД, навигации и посадки аэродромов, включенных в сборники, а также сведения о средствах УВД, навигации и метеоинформации по воздушным трассам СССР и маршрутам вне трасс.

3.7. Сборники аэронавигационной информации по внетрассовым аэродромам издаются Главным штабом ВВС и содержат аэродромные схемы, сведения о средствах УВД, навигации и посадки военных аэродромов и аэродромов Министерства авиационной промышленности.

Внутрисоюзные сборники используются совместно с регламентами, а региональные — совместно со сборниками информационных данных для обеспечения международных полетов.

3.8. Перечни аэронавигационной информации содержат аэродромные схемы и сведения о средствах радиосвязи, навигации и посадки военных аэродромов и аэродромов предприятий авиационной промышленности.

Главным штабом ВВС издаются внутрисоюзные и региональные перечни, а также перечни взаимодействия.

Штабами ВТА, ВВС, объединений ВВС, авиации ВМФ, ПВО, а также ЦК ДОСААФ СССР могут издаваться внутрисоюзные перечни по принадлежности аэродромов.

Штабы объединений ВВС, временно дислоцирующиеся на территории государств — участников Варшавского Договора, издают региональные перечни.

3.9. Штабы Вооруженных Сил государств — участников Варшавского Договора разрабатывают и издают международные перечни, содержащие сведения о военных аэродромах этих стран.

3.10. Сборники аэронавигационной информации по МВЛ издаются УГА и РПО ГА для авиации всех ведомств и содержат аэродромные схемы трассовых аэродромов, определенных перечнем для обеспечения полетов по МВЛ.

3.11. Сборники информационных данных для обеспечения международных полетов экипажей воздушных судов СССР издаются Министерством гражданской авиации для авиации всех ведомств и содержат сведения о международных аэропортах СССР и иностранных государств, а также о средствах УВД, навигации и метеоинформации по международным воздушным трассам.

3.12. Радионавигационные карты издаются совместно Министерством обороны СССР и Министерством гражданской авиации для авиации всех ведомств и содержат сведения о воздушных трассах СССР, средствах УВД, навигации и метеоинформации.

3.13. Сборник аэронавигационной информации (АИП СССР) издается Министерством гражданской авиации для иностранных авиакомпаний и содержит сведения о международных воздушных трассах и аэропортах Советского Союза, средствах УВД, навигации и метеоинформации, а также правила полетов и УВД в воздушном пространстве СССР.

3.14. Все документы перед их изданием должны предварительно согласовываться с Главным штабом ВВС, кроме документов по МВЛ, которые согласовываются со штабами соответствующих объединений ВВС.

3.15. Документы для удобства пользования имеют условную цифровую нумерацию или условные наименования. Документы централизованного издания имеют цифровую нумерацию с 1 по 60, при этом:

— сборники информационных данных для обеспечения международных полетов экипажей воздушных судов СССР — с 1 по 9;

— сборники и регламенты аэронавигационной информации по воздушным трассам СССР — с 11 по 19;

— сборники аэронавигационной информации по внетрассовым аэродромам — с 21 по 29;

— перечни аэронавигационной информации по внетрассовым аэродромам — с 31 по 60;

— радионавигационные карты по воздушным трассам СССР имеют номера соответственно нумерации регламентов с 11 по 19. Если район действия регламента перекрывается несколькими листами карт, то они нумеруются так: 11-1, 11-2, 11-3, 12-1, 12-2 и т. д.

Документам нецентрализованного издания с разрешения Главного штаба ВВС присваиваются условные наименования или условные номера с 61 по 100.

Примечания: 1. Условные номера присваиваются только из выделенного диапазона номеров данного наименования.

2. Номера, кратные десяти, являются разделительными и документам не присваиваются.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

4.1. Обеспечение полетов аэронавигационной информацией осуществляется штатными группами аэронавигационной информации.

В соединениях и частях, где нет штатных групп, обеспечение полетов аэронавигационной информацией возлагается на старших штурманов и начальников связи и РТО полетов.

4.2. Для обеспечения полетов аэронавигационной информацией штабы объединений ВВС, соединений и частей должны иметь документы аэронавигационной информации.

Объединения ВВС и части центрального подчинения документы по предварительным заявкам получают:

— централизованного издания — из Главного штаба ВВС;

— нецентрализованного издания — от органов, издающих эти документы.

Соединения и части документы получают из вышестоящих штабов, как правило, по подчиненности.

В отдельных случаях по указанию Главного штаба ВВС авиационные части (подразделения) некоторых видов Вооруженных Сил и родов войск документы получают из штабов ВВС ВО (групп войск), в зоне ответственности которых они базируются.

4.3. В штабе объединения ВВС должен быть комплект контрольных экземпляров всех внутрисоюзных и региональных документов централизованного издания и контрольные экземпляры документов нецентрализованных изданий своей и смежных зон ответственности.

Комплект международных документов определяется Главным штабом ВВС.

В штабе соединения должны быть контрольные экземпляры всех имеющихся в частях документов, а так-

же документов, определенных штабом объединения ВВС, исходя из конкретных задач боевой подготовки и места дислокации.

В штабе части должны находиться только те документы, которые необходимы для подготовки и выполнения полетных заданий экипажами данной части, а также для обеспечения аэронавигационной информацией перелетающих экипажей.

4.4. В авиационной части количество экземпляров бортовых документов устанавливается в зависимости от места ее дислокации, имеющихся по штату самолетов и их типов, а также определяется характером выполняемых задач, но не более:

— документов района дислокации (полетов) — количества экипажей;

— остальных — количества самолетов.

4.5. Количество резервных экземпляров документов устанавливается из расчета:

— в штабе авиационной части — на 10 бортовых документов один резервный;

— в штабе авиационного соединения — на 3 контрольных экземпляра (с учетом подчиненных частей) один резервный;

— в штабе объединения ВВС — 5 резервных экземпляров каждого наименования, имеющихся в авиационных соединениях и частях, за исключением документов, издаваемых ограниченными тиражами (международные, МВЛ и т. д.);

— в ЗЦ и РЦ ЕС УВД должны находиться документы, необходимые для управления воздушным движением в своих районах (зонах) УВД, а также в смежных районах (зонах); указанными документами центры ЕС УВД обеспечиваются штабами объединений ВВС, в зоне ответственности которых они расположены.

4.6. На КДП (КП) аэродрома должен быть комплект контрольных экземпляров документов, необходимых для руководства полетами, перенацеливания экипажей на незапланированные запасные аэродромы и выдачи на борт аэронавигационных данных для полета и посадки на них.

4.7. Аэронавигационные данные, опубликованные в перечнях и необходимые экипажам для выполнения полетных заданий, записываются карандашом в приложениях 1 бортовых сборников и регламентов. После выпол-

нения задания эти данные аннулируются (стирается карандашная запись).

Если эти данные используются экипажами систематически, то по указанию командира авиационной части их разрешается записывать тушью (чернилами) с обязательной сверкой перед каждым вылетом.

4.8. Штабы авиационных частей (соединений) обязаны разрабатывать маршруты перелетов с учетом обеспечения их аэронавигационной информацией по имеющимся в штабе документам.

При организации международных перелетов выбирать в качестве запасных аэродромы, не указанные в задании или не опубликованные в международных и региональных документах аэронавигационной информации, **запрещается.**

4.9. Штаб объединения ВВС при постановке соединению (части) задания на выполнение перегонки самолетов или перелета обязан убедиться в наличии в соединении (части) необходимых аэронавигационных данных, а при их отсутствии — обеспечить этими данными.

Если штаб объединения ВВС не располагает необходимыми аэронавигационными данными, он обязан заблаговременно направить в Главный штаб ВВС запрос, в котором указать: основание для выполнения задания (дату и номер директивы), в чьих интересах выполняется задание, его характер, какие требуются данные и на какой срок.

При этом необходимые аэронавигационные данные, как правило, передаются телеграммой, а в случаях, не терпящих отлагательства,— по телефону.

4.10. Выписка из документа аэронавигационной информации излагается в такой последовательности:

— наименование, местоположение и условный номер аэродрома;

— краткая характеристика ВПП;

— маршруты выхода на аэродром;

— препятствия на подходах и в районе аэродрома;

— минимальная безопасная высота в районе аэродрома;

— минимум погоды аэродрома для посадки перелетающих самолетов;

— маневр снижения и захода на посадку с указанием высоты круга и других необходимых элементов;

— удаление и высоты пролета ДПРМ, БПРМ и других фиксированных точек;

— средства радиосвязи, радионавигации, посадки и данные их работы;

— необходимые аэронавигационные данные, указанные в запросе.

4.11. Выписки из документов даются для выполнения конкретных полетных заданий и после их выполнения подлежат уничтожению на местах установленным порядком.

Если выписка используется продолжительное время, то штаб, выдавший ее, обязан своевременно давать к ней соответствующие изменения.

Сведения о военных аэродромах гражданским ведомствам выдаются только с разрешения начальника штаба объединения ВВС или по указанию Главного штаба ВВС.

4.12. Аэронавигационные данные аэродромов, помещенные в специальном перечне, выдаются Главным штабом ВВС только по запросам начальников штабов объединений ВВС или их заместителей.

Штабы объединений ВВС эти данные выдают соединениям (частям) вместе с заданием на полет и устанавливают контроль за их использованием.

4.13. На КП объединения ВВС должны находиться аэронавигационные данные всех МВЛ, аэродромов и посадочных площадок, расположенных в зоне ответственности, независимо от их ведомственной принадлежности.

Расчеты КП обязаны выдачу указанных данных производить в любое время суток по запросу ЦКП ВВС или КП других объединений ВВС.

4.14. Прикомандированные и перелетающие экипажи обеспечиваются бортовыми документами по месту базирования на весь маршрут перелета и район предстоящих полетов, а текущей аэронавигационной информацией — штабами частей, к которым они прикомандированы или на аэродромы которых производят посадку.

В отдельных случаях (срочное задание, перенацеливание и т. п.) разрешается выпускать на задание экипажи, имеющие на борту документы (данные) на первый этап перелета с последующим получением необходимых документов (данных) для дальнейшего выполнения задания на промежуточных аэродромах посадки.

В этом случае документы выдаются перелетающим экипажам по акту и после выполнения задания подлежат возврату.

4.15. Экипажи при выполнении полетов руководствуются данными, имеющимися в документах, и о всех случаях недостоверности этих данных или их отсутствии в указанных документах обязаны доложить органу УВД аэродрома посадки (РЦ ЕС УВД), а после выполнения задания — своему непосредственному начальнику, который докладывает в штаб авиационной части.

Штаб авиационной части, получив от экипажа доклад о фактах недостоверности документа, обязан предоставить по инстанции в орган, издающий этот документ, письменное донесение, в котором указать:

— когда и где произошло нарушение в обеспечении полетов аэронавигационной информацией;

— фамилию командира экипажа, тип самолета и условия выполнения полета;

— какие аэронавигационные данные оказались недостоверными или отсутствовали в документе;

— кому докладывалось об имеющихся нарушениях в обеспечении полетов аэронавигационной информацией.

4.16. Пункты УВД обязаны управление перелетающими экипажами производить в соответствии с данными, опубликованными в документах, а в случае внезапного изменения этих данных (отказ средств, стихийное бедствие, непредвиденное изменение воздушной обстановки и т. п.) своевременно информировать экипажи и выдавать новые данные, обеспечивающие безопасность полета и посадки.

4.17. Ремонтные, регламентные, профилактические и другие виды работ, связанные с закрытием аэродромов или выключением средств связи и РТО полетов разрешается производить только после получения поправки (извещения) к документу, в котором опубликованы сведения об этом аэродроме и его средствах.

ОБЯЗАННОСТИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

5.1. Главный штурман и начальник войск связи и РТО объединения ВВС обязаны:

— определять, какими документами аэронавигационной информации следует обеспечить соединения и части, исходя из выполняемых ими задач и места дислокации;

— определять типы самолетов, на борт которых сборники и регламенты не выдаются;

— определять достоверность аэронавигационных данных, представляемых в документы централизованного издания;

— разрабатывать документы, содержащие сведения о военных аэродромах, не вошедших в документы централизованного издания.

5.2. На группу аэронавигационной информации объединения ВВС возлагаются:

— обеспечение авиационных частей документами;

— оперативное доведение до находящихся на обеспечении авиационных частей, а также ЗЦ и РЦ ЕС УВД изменений к документам;

— анализ поступающих извещений о вводимых на аэродромах временных ограничениях и доведение этих ограничений до авиационных частей и пунктов УВД;

— контроль за соответствием схем, опубликованных в документах, схемам, включенным в инструкции по производству полетов в районах аэродромов (аэроузлах);

— подготовка и выдача аэронавигационных данных экипажам, выполняющим специальные задания;

— контроль за соблюдением в авиационных частях установленного порядка ведения и использования документов;

— проведение сверок контрольных экземпляров документов штабов авиационных соединений и отдельных частей со своими контрольными экземплярами, а также

контроль за проведением аналогичных сверок в авиационных соединениях;

— сбор, анализ и своевременное представление в Главный штаб ВВС изменений аэронавигационных данных, включенных в документы централизованного издания;

— представление в Главный штаб ВВС по одному экземпляру документов МВЛ, изданных в зоне ответственности объединения ВВС;

— разработка поправок и извещений к документам, издаваемым объединением ВВС;

— ведение контрольных и резервных экземпляров документов, находящихся в штабе объединения ВВС.

5.3. Начальник группы аэронавигационной информации объединения ВВС в своей работе руководствуется ОПП, НПП, настоящей Инструкцией, приказами и директивами, регламентирующими летную работу. Он обязан:

— руководить работой личного состава группы;

— в совершенстве знать сеть расположенных в зоне ответственности объединения ВВС аэродромов (аэроузлов), органов УВД, воздушных трасс, МВЛ и их оборудование средствами связи и РТО полетов;

— постоянно следить за достоверностью опубликованных в документах данных об аэродромах в зоне ответственности и о всех случаях нарушения установленного настоящей Инструкцией порядка представления донесений об их изменении, докладывать начальнику КП и принимать соответствующие меры по устранению и предупреждению выявленных нарушений;

— проверять достоверность поступающих с мест изменений и своевременно докладывать их в Главный штаб ВВС, если они касаются документов централизованного издания, или разрабатывать поправки и извещения (приложение 1), если они относятся к документу, издаваемому объединением ВВС;

— подготавливать и оформлять материалы по аэродромам (аэроузлам) базирования подчиненных и обеспечиваемых авиационных частей для издания документов и вкладышей к ним (приложения 2 и 5);

— знать технологию составления аэродромных схем и методику расчета различных аэронавигационных данных (МБВ, Н эш. перех. и т. д.), указываемых в документах;

— согласовывать с САИ УГА (РПО ГА) вопросы, касающиеся изменений аэронавигационных данных по аэродромам совместного базирования, аэроузлам, а также средствам связи и РТО полетов в их районах;

— знать схему УВД по воздушным трассам, МВЛ и маршрутам вне их, а также порядок ведения радиосвязи экипажами в зоне ответственности объединения ВВС;

— своевременно докладывать в Главный штаб ВВС о передаче (получении) документов в другие (из других) объединения (ведомства страны), а также о передаче документов внутри объединения, связанных с изменением расчета рассылки вкладышей или печатных поправок;

— контролировать правильность ведения и использования документов в подчиненных и обеспечиваемых авиационных соединениях (частях), в том числе в военных секторах пунктов ЕС УВД, расположенных в зоне ответственности объединения ВВС.

Свои обязанности начальник группы аэронавигационной информации выполняет во взаимодействии с главным штурманом, начальником войск связи и РТО полетов, оперативным отделом, службой безопасности и другими службами, организующими и обеспечивающими полеты, и в контакте со службой аэронавигационной информации УГА (РПО ГА).

5.4. Начальник штаба авиационной части несет ответственность за организацию аэронавигационной информации в части. Он обязан:

— организовывать работу по ведению документов и ежегодную сверку их с контрольными экземплярами;

— знать, какие документы необходимы для выполнения стоящих перед частью задач;

— определять порядок доведения до экипажей текущей аэронавигационной информации;

— заблаговременно, но не позднее чем за 7 суток представлять донесения о плановых изменениях аэронавигационных данных на аэродроме;

— контролировать состояние и порядок использования бортовых документов;

— определять место и порядок сверки бортовых документов перелетающих экипажей с контрольными экземплярами части;

— готовить командиру части материал по обеспечению полетов аэронавигационной информацией для разбора полетов.

5.5. Старший штурман авиационного соединения (части) обязан:

— организовывать и проводить занятия по изучению документов в части, касающейся обеспечения навигации и различных маневров в районах аэродромов (аэроузлов), с летным составом и расчетами КП;

— твердо знать установленный настоящей Инструкцией порядок обеспечения полетов аэронавигационной информацией;

— лично подготавливать для включения в документы материалы по аэродромам (аэродрому) базирования согласно приложениям 2 и 5;

— постоянно следить за соответствием аэронавигационных данных, опубликованных в документах, их фактическому состоянию и заблаговременно готовить донесения в вышестоящий штаб о всех планируемых изменениях;

— осуществлять систематический контроль за правильностью ведения документов и их использования экипажами в период подготовки к полетам и непосредственно в полете;

— определять, какими документами (данными) следует обеспечить экипажи для подготовки и выполнения предстоящих задач;

— определять, какие аэронавигационные данные следует записать экипажам в бортовые документы и на какой срок;

— контролировать обеспечение перелетающих экипажей необходимыми аэронавигационными данными.

5.6. Начальник связи и РТО полетов авиационного соединения (части) обязан:

— организовывать и проводить занятия с личным составом, выполняющим и обеспечивающим полеты, по изучению документов в объеме, необходимом для грамотного использования средств связи и РТО полетов;

— твердо знать установленный настоящей Инструкцией порядок обеспечения полетов аэронавигационной информацией;

— лично подготавливать для включения в документы материалы по средствам связи и РТО полетов, аэродромов (аэродрома) базирования в соответствии с установленным настоящей Инструкцией порядком;

— постоянно следить за соответствием данных, опубликованных в документах, фактическим данным о сред-

ствах связи и РТО полетов, установленных на аэродромах, и заблаговременно готовить донесения в вышестоящий штаб о всех планируемых изменениях;

— осуществлять систематический контроль за ведением документов и их использованием экипажами в период подготовки к полетам и в полете;

— определять, какими документами (данными) следует обеспечить экипажи для подготовки и выполнения предстоящих задач;

— определять, какие средства связи и РТО полетов следует записывать экипажам в бортовые документы и на какой срок;

— контролировать обеспечение перелетающих экипажей необходимыми данными о средствах связи и РТО полетов.

5.7. Находящиеся в штабах авиационных соединений (частей) документы ведутся личным составом групп аэронавигационной информации, там, где эти группы не предусмотрены,— должностными лицами КП соединений (частей) согласно функциональным обязанностям или лицами, подготовленными в специальном отношении, изучившими настоящую Инструкцию, сдавшими зачет и отданными приказом по части. Кроме того, в бортовые экземпляры изменения могут вноситься экипажами.

5.8. На лиц, указанных в ст. 5.7, возлагаются:

— доведение до частей (подразделений) поступающих изменений **и дополнений к документам;**

— учет имеющихся в соединении (части) документов аэронавигационной информации и поступающих к ним изменений и дополнений;

— сообщение в вышестоящий штаб о передаче (получении) документов в другие (из других) авиационные соединения (части);

— внесение изменений и дополнений в контрольные экземпляры документов;

— подтверждение вышестоящему штабу получения изменений и дополнений и внесения их в контрольные экземпляры документов;

— сверка в установленные сроки контрольных экземпляров документов с контрольными экземплярами вышестоящего штаба;

— подготовка резервных экземпляров к использованию их в качестве контрольных или бортовых, а также для передачи в другие соединения (части);

— выдача по указанию начальника штаба соединения (части) аэронавигационных данных военных аэродромов экипажам других ведомств.

5.9. Экипаж (летчики, штурманы и радисты) обязан знать:

— порядок использования документов в период подготовки к полетам и в полете;

— действия экипажа в случаях обнаружения в полете несоответствия данных, помещенных в документах, фактическим данным на воздушной трассе, в районе аэродрома, аэроузла и т.д.;

— порядок обеспечения перелетающих экипажей аэронавигационной информацией на промежуточных аэродромах;

— в каких случаях и при отсутствии каких аэронавигационных данных экипажу запрещается вылет;

— какие документы издаются для обеспечения полетов в воздушном пространстве СССР и зарубежных стран;

— какие аэронавигационные данные содержатся в документах и порядок их использования;

— какие изменения издаются к документам и что они содержат;

— порядок внесения изменений в бортовые экземпляры документов;

— способы доведения аэронавигационной информации до экипажей и категории срочности этой информации;

— установленный в авиационном соединении (части) порядок записи аэронавигационных данных, необходимых для выполнения полетов;

— терминологию, условные обозначения и сокращения, применяемые в документах.

5.10. Должностные лица, связанные с организацией, обеспечением и управлением воздушным движением, обязаны знать:

— какие документы необходимо использовать для подготовки экипажей к выполнению предстоящих задач;

— порядок обеспечения экипажей аэронавигационными данными, отсутствующими в документах части;

— категорию срочности аэронавигационной информации и способы ее доведения до экипажей;

— действия в случаях непредвиденного (отказ наземных средств, стихийное бедствие и т. п.) изменения аэронавигационных данных на аэродроме в период приема или выпуска экипажей;

— действия по обеспечению экипажей необходимыми аэронавигационными данными при перенацеливании их в воздухе на новые маршруты или запасные аэродромы, не предусмотренные планом полета.

ГЛАВА 6

ПОРЯДОК ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДОНЕСЕНИЙ ОБ ИЗМЕНЕНИИ И ДОПОЛНЕНИИ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ ДАННЫХ

6.1. Донесения о необходимости изменения и дополнения аэронавигационных данных в документах авиационные начальники, в ведении которых находятся аэродромы, средства связи и РТО полетов, представляют в издающий орган по команде; если аэродром, средства связи и РТО полетов принадлежат другому ведомству, то донесения представляются после согласования со штабом объединения ВВС через соответствующий штаб или орган.

Изменения и дополнения аэронавигационных данных обусловлены реконструкцией аэродромов, оснащением их новыми средствами навигации и посадки, совершенствованием систем УВД и другими объективными причинами, а также непредвиденными обстоятельствами (стихийное бедствие, отказ, поломка и т. д.).

6.2. Донесения о плановых изменениях аэронавигационных данных представляются заблаговременно, непредвиденных — немедленно. Информация об изменении аэронавигационных данных по степени влияния ее на безопасность полетов подразделяется на три категории срочности.

6.3. К первой категории срочности относится информация о непредвиденных изменениях аэронавигационных данных, оказывающих непосредственное влияние на безопасность полетов. Информация первой категории срочности передается телеграфными донесениями в случае:

— закрытия аэродрома для приема и выпуска самолетов по различным причинам, за исключением метеорологических условий;

— ограничения по времени в приеме и выпуске самолетов, связанных с проведением строительства, ремонтных и восстановительных работ на аэродроме;

— уменьшения размеров основной ВПП;

— изменения МБВ в районе аэродрома в сторону ее увеличения;

— изменения высот пролета ДПРМ более ±10 м, БПРМ более ±5 м;

— установки на аэродроме или в полосе воздушных подходов сооружений (мачт, кранов и т. д.), если их местоположение и высота влияют на безопасность полета или руления;

— изменения величин магнитных курсов посадки, магнитных путевых углов, магнитных склонений и курсовых углов радиостанций более чем на ±2°;

— изменения схем маневров, эшелонов и высот полета в районе аэродрома;

— изменения параметров наземного комплекса средств, обеспечивающих автоматизированный заход на посадку;

— повышения минимума погоды аэродрома;

— прекращения (возобновления) работы средств системы посадки аэродрома;

— прекращения (возобновления) работы средств навигации для полета по воздушным трассам;

— изменения частот (каналов) средств связи и РТО полетов.

Кроме того, к первой категории срочности относятся изменения аэронавигационных данных для случаев, не терпящих отлагательства.

6.4. Ко второй категории срочности относится информация о планируемых изменениях аэронавигационных данных.

Информация второй категории срочности передается письменными донесениями с приложением аэродромных схем, схем УВД и в основном содержит:

— сведения о вновь включаемых в документы аэродромах, средствах связи и РТО полетов;

— сведения, связанные с реконструкцией аэродромов (увеличение размеров ВПП, изменение концевых полос безопасности, рулежных дорожек, стоянок и т. д.);

— изменения порядка воздушного движения в районе аэродрома;

— сведения об изменении минимума погоды аэродрома;

— изменения координат средств радионавигации;

— изменения условных номеров пунктов, частот и позывных средств связи и РТО полетов;

— изменения схем УВД и т. д.

6.5. К третьей категории срочности относится информация, не оказывающая влияния на безопасность полета, она в основном включает:

— изменения превышения не более чем — аэродромов и порогов ВПП на ±1 м, значений МКп, МПУ, КУР, Δм на величины менее указанных в ст. 6.3;

— изменения МБВ в районе аэродрома в сторону уменьшения ее абсолютной величины;

— сведения о постройке (установке) в районе аэродрома различных сооружений, местоположение и высота которых не оказывают влияния на безопасность полетов;

— изменения конфигурации перронов, мест стоянок, нумерации рулежных дорожек;

— исправления опечаток и изменения наименований аэродромов, пунктов донесений, населенных пунктов, рек, озер и т. д.

6.6. Штабы объединений ВВС и частей центрального подчинения донесения о необходимости внесения изменений и дополнений в документы представляют в Главный штаб ВВС в следующие сроки:

— информацию первой категории срочности — не позже чем за 7 суток до ввода их в действие (вывода из действия), за исключением непредусмотренных случаев (отказ, стихийное бедствие и т. д.), о которых докладывается немедленно;

— информацию второй категории срочности; для перечней и внетрассовых сборников — к десятому, для трассовых сборников — к двадцатому, для регламентов— к тридцатому числу каждого месяца;

— информацию третьей категории срочности — одновременно с информацией второй категории срочности.

В донесения с информацией первой категории срочности включать информацию второй и третьей категории срочности **запрещается.**

6.7. Донесения с информацией первой категории срочности представляются на имя начальника ЦКП ВВС и подписываются начальником КП объединения ВВС (на-

10 Зак. 4554

чальником штаба части ВВС центрального подчинения). Донесения передаются открытыми телеграммами без использования слуховых радиосетей с применением условных наименований и по установленной форме (приложение 3).

6.8. Донесения с информацией второй и третьей категории срочности представляются на имя заместителя начальника Главного штаба ВВС, подписываются соответствующим начальником штаба. Донесения представляются письменно с грифом «секретно» с применением действительных наименований и по установленной форме (приложение 3).

6.9. Донесения об изменениях и дополнениях аэронавигационных данных разрабатываются начальниками групп аэронавигационной информации, а там, где их нет,— должностными лицами, определенными в ст. 4.1 на основании материала, представляемого старшими авиационными начальниками аэродромов.

Материал по аэродромам совместного базирования предварительно согласовывается с командирами всех авиационных частей, базирующихся на аэродроме.

6.10. Донесения о плановых изменениях и дополнениях аэронавигационных данных составляются в такой последовательности:

— наименование аэродрома (аэроузла);

— причина, вызвавшая необходимость изменения (дополнения);

— должность и фамилия лица, утвердившего представляемые изменения и дополнения;

— должность и фамилия лица, с которым согласованы изменения (дополнения), если они затрагивают интересы авиации других ведомств (аэродром совместного базирования, аэроузел и т. д.);

— наименование и номер документа;

— номер и сторона листа;

— раздел, место в тексте, наименование схемы, шифр заказа, графа и т. д., куда следует внести изменения (дополнения).

6.11. Донесения о непредусмотренных изменениях аэронавигационных данных должны содержать следующие основные сведения:

– причины прекращения работы;

– сроки восстановления вышедших из строя объектов и средств;

— какая ВПП и какие средства обеспечивают взлет и посадку самолетов;

— какие типы самолетов принимаются на аэродром и с каким минимумом;

— какие новые схемы вводятся для входа (выхода) в район аэродрома, снижения и захода на посадку.

Сведения, необходимые для обеспечения безопасности полетов, также должны быть включены в документ.

6.12. Донесения о реконструированных или вновь включаемых в документы аэродромах представляются с приложением следующих схем:

— района аэродрома;

— выхода из района аэродрома на воздушные трассы;

— аэродрома (кроки);

— снижения и захода на посадку.

Кроме перечисленных схем в приложение включаются вырезки из карт масштаба, соответствующего масштабу схемы и размерам рабочей рамки, с нанесенными ВПП, маневрами заходов для каждого магнитного курса посадки и искусственными препятствиями.

6.13. Донесения о вновь включаемых в документы средствах связи и РТО полетов или об изменении дислокации и данных работы действующих средств должны содержать следующие сведения:

— перечень средств и систем с указанием их размещения и данных работы;

— заключение комиссии по облету средств навигации и посадки;

— кем выданы и с кем согласованы данные работы средств и систем.

К донесениям могут прилагаться схемы УВД.

При включении в документы радиотехнических средств, размещение которых не соответствует типовым схемам, к донесению прилагается пояснительная записка с результатами облета этих средств.

ПРАВИЛА ВЕДЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ

7.1. Основным правилом ведения документов аэронавигационной информации, обеспечивающим постоянную их достоверность, является систематический учет и исполнение поступающих поправок и извещений.

7.2. Изменения в документы вносятся на основании поправок, а также при сверке их с контрольными экземплярами. В контрольные экземпляры документов изменения вносятся только по текстам поправок. В бортовые экземпляры изменения вносятся как по текстам поправок, так и путем сверки с контрольными документами, находящимися в штабе части.

В резервные экземпляры изменения не вносятся, заменяются только устаревшие листы листами вкладышей.

Резервные экземпляры документов после сверки их с контрольными экземплярами, т. е. после внесения всех действующих изменений и дополнений, могут использоваться в качестве бортовых или контрольных.

В учебные экземпляры документов изменения не вносятся и листы вкладыша не вставляются.

В приложении 2 каждого экземпляра документа (контрольного, бортового, резервного), в который внесены изменения, должны быть зарегистрированы соответствующие номера поправок.

Документ, в котором не зарегистрирована хотя бы одна действующая поправка, использовать в качестве контрольного или бортового **запрещается.**

В случаях когда резервные экземпляры планируется использовать в качестве контрольных или бортовых, разрешается после окончания первоначальной сверки регистрацию поправок по их порядковым номерам не производить, а сделать итоговую запись. Например: «Изменения по поправкам с № 1 по 87 внесены. Подпись и дата».

7.3. Изменения в документы вносятся накануне дня ввода их в действие, а если дата ввода не указана, то с получением поправки.

Примечание. Изменения разрешается вносить заблаговременно, но с обязательной пометкой карандашом сроков ввода их в действие.

7.4. Контрольные экземпляры документов авиационных частей (соединений) подлежат полистной сверке с контрольными экземплярами документов вышестоящих штабов не реже одного раза в год.

Штабы объединений ВВС контрольные экземпляры документов сверяют один раз в два года в Главном штабе ВВС или с его разрешения в штабе смежного объединения, а трассовых документов, кроме того, в УГА (РПО ГА).

Бортовые документы сверяются с контрольными экземплярами полистно в сроки, установленные приказом командира (начальника) авиационной части, но не реже двух раз в год.

О проведенной сверке делается запись в соответствующем приложении документа.

7.5. Бортовые документы в период предварительной подготовки к полетам обязательно сверяются с контрольными экземплярами путем сличения номеров зарегистрированных (исполненных) поправок в приложении 2. Кроме того, экипажи должны быть ознакомлены с содержанием извещений, относящихся к маршруту полета (НОТАМ иностранных государств).

Брать на борт и выпускать в полет экипаж с документами, не сверенными с контрольными экземплярами, **запрещается.**

7.6. Ведение документов производится с соблюдением следующих основных правил:

— изменения по поправкам вносятся разборчиво и аккуратно;

— устаревшие тексты, буквенные и цифровые значения (величины) зачеркиваются одной чертой;

— условные знаки и линии зачеркиваются штрихами крест-накрест;

— устаревшие тексты, буквенные и цифровые значения (величины), условные знаки и линии, записанные (нанесенные) карандашом, аккуратно стираются;

— новые тексты, буквенные и цифровые значения, условные знаки и линии записываются (наносятся) только в местах, указанных в поправке.

Устаревшие тексты, буквенные и цифровые значения, условные знаки и линии зачеркиваются так, чтобы их можно было прочитать.

7.7. При ведении документов **запрещается:**

— привлекать к внесению изменений неподготовленных лиц;

— вносить изменения в контрольные экземпляры на основании сверки с контрольными экземплярами других частей, за исключением случаев, указанных в ст. 7.4;

— вносить **изменения в бортовые** экземпляры на основании сверки с другими **бортовыми экземплярами;**

— записывать в контрольные экземпляры данные об аэродромах, средствах связи и РТО полетов из других документов данной авиационной части;

— зачеркивать тушью (чернилами) карандашные записи;

— полностью затушевывать устаревшие данные или исправлять их.

7.8. Временные изменения аннулируются по истечении срока их действия. Если срок действия не указан, то они аннулируются на основании нового извещения, отменяющего ранее введенные изменения.

В случаях когда временные изменения приобретают длительный характер, они должны быть повторно подтверждены поправкой, после получения которой изменения записываются во все экземпляры карандашом.

Изменения и дополнения постоянного характера вносятся в документы путем замены устаревших листов или записи новых данных чернилами (тушью).

Под текстом изменений и дополнений обязательно указывается номер поправки, на основании которой произведена запись.

7.9. Экипажу в период предварительной подготовки должно быть предоставлено время, необходимое для сверки бортовых документов и записи аэронавигационных данных, отсутствующих в бортовых документах.

7.10. Состояние документов и правильность их ведения проверяются не менее двух раз в год:

— в штабе объединения ВВС — должностными лицами группы аэронавигационной информации;

— в штабе авиационного соединения (части) — старшим штурманом и начальником связи соединения (части) или их заместителями (помощниками).

Результаты проверки записываются в соответствующем приложении документа.

7.11. Передача документов из части (соединения) в другую часть (соединение) того же авиационного объединения производится с разрешения штаба данного объединения, а передача частям других объединений авиации Вооруженных Сил или ведомств производится: документов централизованного издания — с разрешения Главного штаба ВВС, нецентрализованного издания — издающего органа.

7.12. При переводе авиационных подразделений (частей) в другие авиационные объединения с ними передаются и документы, о чем сообщается издающему органу.

При расформировании авиационных подразделений (частей) документы направляются: централизованного издания — по указанию Главного штаба ВВС в другие авиационные объединения и ведомства, нецентрализованного издания — в орган, откуда был получен документ.

7.13. Уничтожение документов аэронавигационной информации на местах без разрешения издающего органа **запрещается.**

Документы, пришедшие в негодность, при наличии резерва, обеспечивающего их замену, разрешается уничтожать установленным порядком. Наименование и количество уничтоженных документов сообщаются по инстанции издающему органу с одновременным ходатайством о корректировке расчета рассылки печатных поправок и вкладышей.

7.14. Штабы объединений ВВС и частей ВВС центрального подчинения обязаны о передаче (получении) документов централизованного издания письменно доносить в Главный штаб ВВС с указанием, кому (от кого) и какие документы переданы (получены), а также представлять новый расчет рассылки вкладышей и печатных поправок к имеющимся в наличии документам.

О передаче (получении) документов нецентрализованного издания донесения направляются соответствующим органам.

Если штаб авиационной части получит вкладыши к уже переданным в другие части документам, он обязан переслать их в адрес отправки этих документов и сообщить об этом вышестоящему органу.

Общие сведения о фактическом наличии документов каждого наименования по состоянию на 1 января текущего года объединения ВВС представляют в Главный штаб ВВС к 20 января.

УЧЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

8.1. Учетная документация ведется в объединениях, соединениях и частях авиации Вооруженных Сил в целях осуществления контроля за сохранением достоверности сведений, опубликованных в документах, сроками прохождения аэронавигационной информации и своевременного ее доведения до экипажей.

8.2. К учетной документации относятся:

1) карта зон действия трассовых сборников и регламентов (масштаб 1:4 000 000);

2) карта зон действия внетрассовых сборников и перечней централизованного издания (масштаб 1:4 000 000);

3) книга учета документов аэронавигационной информации;

4) журнал учета изменений аэронавигационных данных в зоне ответственности;

5) журнал регистрации поступающих поправок и извещений к документам;

6) план-график сверки документов аэронавигационной информации;

7) карта зон действия международных сборников (масштаб 1:30 000 000).

Переписка, замечания и предложения по разработке инструкций, руководств и других документов подшивается в отдельное дело.

Телеграфные поправки и извещения хранятся в специальных папках.

Примечание. Указанная документация ведется во всех авиационных соединениях и объединениях, за исключением карты зон действия международных сборников и плана-графика сверки документов аэронавигационной информации, которые ведутся только в объединениях. В авиационных частях ведется документация, указанная в пп. 3, 4 и 5 ст 8.2.

8.3. Книга учета документов аэронавигационной информации ведется по форме 1 (приложение 4). В книге указываются:

— почтовый адрес части;

— количество и наименование имеющихся в части документов;

— номера и даты входящих (исходящих) документов на поступившие из других частей (отправленные в другие части) сборники, регламенты и перечни;

— наименование и количество поступивших (отправленных) документов;

— почтовый адрес, откуда прибыли (куда отправлены) документы.

8.4. Журнал учета изменений аэронавигационных данных в зоне ответственности ведется по форме 2 (приложение 4). В журнале указываются:

— наименование аэродрома, аэроузла;

— краткий характер изменения и время его действия;

— номер и дата поправки (извещения), согласно которой изменение введено в действие (внесено в документы);

— номер и дата поправки (извещения) об отмене временного изменения.

8.5. Журнал регистрации поступающих поправок и извещений к документам ведется по форме 3 (приложение 4).

В журнале указываются:

— дата получения;

— номер;

— дата рассылки в части;

— дата внесения в контрольные экземпляры;

— дата подтверждения вышестоящему штабу об исполнении.

8.6. Папки с телеграфными (несекретными) поправками и извещениями ведутся раздельно для каждого наименования документа (трассовые сборники, регламенты, внетрассовые сборники, перечни централизованного издания, международные документы и документы нецентрализованного издания).

8.7. План-график сверки документов ведется в произвольной форме, подписывается начальником КП и утверждается начальником штаба. В нем указываются все

подчиненные части (соединения) и имеющиеся документы, а также части, состоящие на обеспечении.

8.8. Учетная документация хранится в соответствии с требованиями приказов по секретному делопроизводству:

– карты – на командных пунктах;

– книги, журналы, папки и план-график – в сейфе (шкафу) исполнителя;

– дело с перепиской по аэронавигационной информации – в секретном отделении штаба.

8.9. Поправки к документам хранятся:

– печатные – до переиздания листов документа, на которые были внесены изменения;

– телеграфные – до момента подтверждения их текстов печатными поправками.

Извещения хранятся в течение срока их действия. Поправки и извещения, утратившие силу, подлежат уничтожению на местах установленным порядком.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
(к ст. 5.3)

РАЗРАБОТКА ПОПРАВОК И ИЗВЕЩЕНИЙ К ДОКУМЕНТАМ

1. Поправки и извещения разрабатываются и издаются:

— к документам централизованного издания — Главным штабом ВВС и Министерством гражданской авиации;

— к документам нецентрализованного издания — штабами объединений ВВС и УГА (РПО ГА).

2. Поправки и извещения кроме сведений об изменении аэронавигационных данных содержат указания о порядке их внесения в документы и времени ввода в действие.

3. Поправки в зависимости от категории срочности информации и способа их доведения до авиационных частей подразделяются:

— на телеграфные — информация первой категории срочности;

— на печатные — информация второй категории и ранее переданная телеграфом информация первой категории срочности;

— на вкладыши — информация третьей категории и ранее переданная информация первой и второй категории срочности.

4. Поправки разрабатываются для каждого названия документа раздельно по его условным номерам и до конца срока действия документа нумеруются последовательно, начиная с первого номера, с указанием строчной буквы названия документа, например:

— поправка № 3/14с — к Сборнику № 14;
— поправка № 8/15р — к Регламенту № 15;
— поправка № 10/32п — к Перечню № 32.

5. Поправки к документам централизованного издания Главным штабом ВВС доводятся:

— телеграфные — до штабов объединений ВВС;

— печатные — до штабов объединений ВВС в количестве, необходимом для обеспечения всех подчиненных и находящихся на обеспечении частей;

— вкладыши — до штабов объединений ВВС, соединений и отдельных частей, определенных Главным штабом ВВС, в соответствии с количеством имеющихся у них экземпляров документов.

Поправки к документам нецентрализованного издания доводятся до адресатов согласно расчету рассылки самих документов.

Штабы объединений ВВС поступающие к ним поправки направляют подчиненным и находящимся на обеспечении авиационным частям и устанавливают контроль за их своевременным внесением в документы.

6. Извещения записываются карандашом на листах предупреждений только контрольных экземпляров документов.

Образец заполнения листа предупреждений

Аэродром, пункт	Временное изменение (предупреждение, переданное извещением)	Номер извещения, дата, подпись
	Заполняется карандашом	
Рязань (Дягилево)	С 25 июня по 10 июля с. г. порог 06 перенесен на 500 м. Рабочая часть ВПП 2500 м	САИ нр 27с/82 20.6.82
Симферополь	С 30 июня по 5 июля с. г. КРС круга не работает, ее функции выполняет КРС посадки	САИ нр 16р/82 23.6.82

Извещения, содержащие информацию кратковременного действия или информацию, не оказывающую влияния на безопасность полетов, передаваемые с пометкой «Без записи», в документы не вносятся.

Листы предупреждений изготовляются на местах в виде брошюр (не менее 8 л) с грифом «ДСП» и вставляются в контрольные экземпляры документов после внутренней описи. Учет и уничтожение листов предупреждений производятся на местах установленным порядком. В бортовых документах листы предупреждений не ведутся. Экипажи информацию, необходимую для выполнения конкретного полетного задания, выписывают из контрольных экземпляров на полетные карты, в бортовые журналы, планы полетов и т. п.

7. Извещения разрабатываются для каждого названия документа, имеют индекс «САИ» и нумерацию, ко-

торая ежегодно начинается с первого номера с добавлением строчной буквы, соответствующей названию документа, и года издания извещения, например:

— извещение САИ нр 3с/81 — к трассовым сборникам 1981 г.;

— извещение САИ нр 57р/81 — к регламентам 1981 г.;

— извещение САИ нр 14п/82 — к перечням 1982 г.;

— извещение САИ нр 16св/82 — к внетрассовым сборникам 1982 г.

8. Извещения к документам централизованного издания Главным штабом ВВС доводятся телеграммами до штабов объединений ВВС, которые рассылают их до подчиненных и находящихся на обеспечении авиационных частей с учетом содержащейся в извещениях информации и выполняемых ими задач.

9. Поправки и извещения к документам должны быть краткими, ясными по содержанию и исключать двоякое толкование.

При их составлении должна соблюдаться такая последовательность:

— вид передаваемой информации (поправка, извещение);

— наименование и номер документа, в который вносится поправка;

— срок ввода в действие;

— номер листа (сторона листа) документа, к которому относятся сведения;

— указание места, куда следует внести изменения (дополнения) в текст, на схему, в графу, таблицу и т. д.;

— текст с содержанием изменения, дополнения.

10. В поправках и извещениях применяется следующая терминология:

— «записать» — при внесении в документы новых текстов, буквенных и цифровых значений;

— «дописать» — при внесении дополнений к имеющемуся тексту;

— «начертить» — при включении новых схем или изменения имеющихся;

— «начести» — при включении новых или изменении действующих условных знаков и обозначений;

— «провести» — при нанесении новых или изменении имеющихся на схемах линий маршрутов и их отдельных участков;

— «указать» — при записи на схемах буквенных или цифровых величин (на линии, около знака или точки и т. д.);

— «зачеркнуть» — при выводе из действия аэронавигационных данных, указанных на листах печатных документов или записанных тушью (чернилами);

— «исключить» — при выводе из действия аэронавигационных данных, записанных карандашом.

11. В поправках и извещениях листы документов указываются следующим образом:

— «12-8» — лицевая сторона листа;

— «12-30 (на обороте)» — оборотная сторона листа;

— «12-30 (и на обороте)» — лицевая и оборотная стороны листа;

— «12-8 и 12-30 (на обороте)» — лицевая сторона листа 12-8 и оборотная сторона листа 12-30;

— «12-8 и 12-30 (и на их оборотах)» — лицевая и оборотная стороны обоих листов;

— «12-8 и 12-30 (на их оборотах)» — на оборотных сторонах обоих листов.

12. Перефразирование или изменение содержания поправок и извещений в процессе прохождения адресатов **запрещается.**

13. При внесении изменений и дополнений в документы необходимо учитывать возможность искажения содержания поправок и извещений при передаче их по телеграфным каналам связи, поэтому все неясные вопросы необходимо решать через вышестоящий орган аэронавигационной информации.

14. Получение телеграфных поправок и извещений авиационные соединения (части) подтверждают донесениями, которые представляются в штабы объединений ВВС каждую пятницу. В донесениях указывается, какие номера поправок и извещений получены (например, «Докладываю: с 5 по 12 июня с. г. получены поправки нр 18/13с, 15/22с, 32/11р и 14/45п; извещения нр 46с/81, 19 св/81, 68р/81 и 29п/81, входящий номер, подпись»).

Объединения ВВС получение поправок и извещений подтверждают только по запросам Главного штаба ВВС.

15. Изменения данных, опубликованных в международных сборниках, издаваемых МГА, доводятся поправками, извещениями и НОТАМ 1-го и 2-го классов.

Поправка содержит новые листы сборника и бюллетень изменений, в который включаются изменения, происшедшие за время издания поправки.

При пользовании сборниками экипажи обязаны учитывать изменения, указанные в бюллетенях.

Извещения к международным сборникам содержат изменения постоянного характера и имеют перед порядковым номером букву «М» (извещение САИ нр М-219/81).

Изменения временного характера по иностранным аэродромам, управлению воздушным движением и навигации передаются НОТАМ 1-го класса, а по советским — извещениями к внутрисоюзным сборникам и регламентам.

Извещения к международным сборникам и НОТАМ 1-го класса представляют собой срочные телеграфные сообщения САИ ЦУЭРТОС ГА (служба аэронавигационной информации Центрального управления эксплуатаций радиотехнического оборудования и связи гражданской авиации) с предупреждениями об изменениях аэронавигационных данных, влияющих на безопасность полетов.

Изменения, содержащиеся в извещениях и НОТАМ 1-го класса, на аэродромах гражданской авиации доводятся до экипажей выдачей им листов предупреждений, в которые включаются все действующие извещения и НОТАМ 1-го класса по аэродромам взлета, посадки и запасным аэродромам определенного маршрута (направления) полета, полученные к моменту выдачи экипажу разрешения на вылет.

НОТАМ 2-го класса представляют собой сообщения о заранее планируемых постоянных и временных долгодействующих изменениях в аэронавигационных данных, включенных в сборник.

В целях контроля за прохождением и исполнением извещений и НОТАМ периодически издаются сводки действующих извещений и НОТАМ. Не вошедшие в сводку извещения и НОТАМ считаются аннулированными.

Аннулирование извещений и НОТАМ производится в таких случаях:

— по истечении срока их действия;
— сообщениями, включенными в текст поправок;
— последующими извещениями и НОТАМ.

(к ст. 5.3)

ПОДГОТОВКА МАТЕРИАЛОВ, ПРЕДСТАВЛЯЕМЫХ ДЛЯ ИЗДАНИЯ ВКЛАДЫШЕЙ

1. Вкладыши к документам централизованного издания разрабатываются и издаются Главным штабом ВВС на основании материала, представляемого штабами объединений ВВС и частей центрального подчинения.

2. Рукопись, представляемая в Главный штаб ВВС, должна соответствовать требованиям, изложенным в Правилах подготовки служебных изданий ВВС (Воениздат, 1978), и быть комплектной, т. е. включать:

— машинописный текст (таблицы);

— иллюстрации (схемы);

— вырезки карт.

3. Текст рукописи должен быть отпечатан четким шрифтом через два интервала на пишущей машинке (с одной стороны листа плотной белой бумаги размером 210×297 мм, на которой не расплываются чернила), по краям текста оставляются поля размером: слева — 25 мм, справа — 10 мм, сверху — 20 мм, снизу — 25 мм.

Для издания представляется только первый экземпляр рукописи (напечатанный с ленты, а не через копировальную бумагу), на странице рукописи не должно быть более пяти исправлений (к ним относятся все исправления, которые впечатаны на машинке и не умещаются в строке или вписаны от руки). Исправления, вносимые от руки, делаются только чернилами черного цвета (тушью).

Все формулы, символы и знаки в тексте рукописи четко вписываются от руки чернилами черного цвета (тушью). Для правильного прочтения текста следует сходные по начертанию буквы и цифры разметить: прописные буквы подчеркнуть простым карандашом снизу двумя черточками ($\underline{\underline{О}}$, $\underline{\underline{З}}$, $\underline{\underline{Ч}}$, $\underline{\underline{V}}$), цифры пометить снизу крестиком ($\underset{x}{0}$, $\underset{x}{3}$, $\underset{x}{4}$, $\underset{x}{V}$), строчные буквы — сверху двумя черточками ($\bar{\bar{б}}$, $\bar{\bar{з}}$).

Основные разделы рукописи начинать с новой полосы. Текст на странице должен располагаться по строкам и графам аналогично тексту листа документа. Заголовки и подзаголовки в рукописи печатаются строчными буквами и отделяются от основного текста сверху и сни-

зу тремя интервалами. Абзацы начинаются отступом, равным трем ударам на машинке. Тире и знак минус печатаются одной черточкой (—), а дефис — одной черточкой с красной точкой снизу (-). Не допускается оставлять пробелы для схем и вклеивать их. Место расположения схемы (таблицы) в тексте указывается их номером (например, рис. 5, табл. 8), который пишется на правом поле схемы простым карандашом и обводится кружком.

4. Авторские схемы (образцы схем помещены в конце книги) должны быть пригодны для изготовления с них издательских оригиналов. Для издания представляются:

— схема района аэродрома или аэроузла или схема местоположения аэродрома;

— схема выхода из района аэродрома или аэроузла;

— схема аэродрома или совместно схемы аэродрома, руления и стоянки;

— схема руления и стоянок;

— схема снижения и захода на посадку для каждого направления посадки;

— вырезки из карт масштаба, соответствующего масштабу представляемых схем, в размерах рабочей рамки схемы.

Каждая схема выполняется на отдельном листе ватмана, для грифованных схем в верхнем правом углу на поле указывается степень секретности. Схемы вычерчиваются аккуратно тушью черного цвета в рабочей рамке размером 140×210 мм с полями 1,5—2 см, ориентированной по истинному меридиану в установленных масштабах с применением принятых для документов аэронавигационной информации сокращений и условных обозначений.

На схемы наносятся только аэронавигационные данные, отвечающие назначению схемы и необходимые экипажам для выполнения установленного инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) порядка подхода (выхода), снижения, захода на посадку и руления после посадки и перед взлетом. Обозначения элементов схем цифровыми или буквенными значениями, а также различные текстовые записи должны располагаться так, чтобы они равномерно загружали схему и легко читались.

На схемах указываются:

— направления ВПП, маршрутов полета, секторов МБВ и т. д. относительно магнитного меридиана;

— высота полета относительно давления 760 мм рт. ст. и высота препятствий относительно уровня моря — цифрами без скобок;

— высоты рельефа местности и искусственных препятствий, знание которых необходимо экипажу для безопасного выполнения полета в районе аэродрома,— цифрами в скобках;

— населенные пункты — контурной линией, оттененной штрихами под углом 45° с интервалом 2 мм, длиной штрихов 3 мм и толщиной 0,1 мм;

— водная поверхность морей, озер и крупных рек — береговой чертой, оттененной точками в полосе шириной 3 мм;

— линейный масштаб на правой стороне по всей длине части схемы с топографической основой.

Отметки высот рельефа местности и искусственных препятствий указываются на схемах без повторения, т. е. отметки высот, указанные на схеме аэродрома, не должны наноситься на схему снижения и захода на посадку и т. д., за исключением препятствий, расположенных в полосах воздушных подходов, которые обязательно повторяются на схеме снижения и захода на посадку в профиль, а также наивысших высот препятствий в секторах МБВ, которые повторяются на схемах района аэродрома и выхода из района аэродрома.

Топографическая основа схем (населенные пункты, водные поверхности, рельеф местности, искусственные препятствия, дороги и т. д.) не должна ухудшать читаемость аэронавигационных данных.

5. Схема района аэродрома (аэроузла) в зависимости от размеров района выполняется в масштабах: в 1 см 10 и 20 км; в целях равномерной загруженности схемы допускаются разрывы масштаба. На схему наносятся:

— граница района аэродрома (аэроузла);

— аэродром (аэродромы, входящие в аэроузел);

— воздушные коридоры (маршруты) входа в район аэродрома (аэроузла) и выхода из него с указанием МПУ и расстояния от пунктов (точек) входа (выхода) до (от) КТА;

— маршруты подходов к району аэродрома (аэроузла) с указанием МПУ и расстояния от пунктов (точек) входа (выхода) в район аэродрома (аэроузла);

— пункты обязательного донесения — географические или фиксированные точки с указанием эшелонов пролета, азимута и дальности (расстояния) от них до РСБН (ДРЛ);

— ОПРС, установленные в районе аэродрома (аэроузла), с указанием частот и позывных;

— воздушные трассы, МВЛ 1-й категории и спрямленные маршруты, пересекающие район аэродрома (аэроузла) или проходящие не далее 25 км от его границ;

— крупные площадные и линейные ориентиры;

— препятствия в районе аэродрома (аэроузла) относительно уровня моря, не указанные на схемах снижения и захода на посадку, и наивысшие высоты препятствий, определяющие МБВ данного сектора.

Для полевых аэродромов вместо схемы района аэродрома изготовляется схема местоположения аэродрома, которая вычерчивается с аэронавигационной карты масштаба 1:2 000 000 и располагается на одном листе с таблицей радиоданных.

Аэродром на схеме располагается таким образом, чтобы его местоположение было привязано к характерному крупному площадному или линейному ориентиру. На схему наносятся участки имеющихся воздушных трасс и МВЛ 1-й категории.

6. Схема выхода из района аэродрома в зависимости от сложности маневров после взлета и количества маршрутов выхода из района аэродрома выполняется в масштабах: в 1 см 5, 10 и 20 км.

Схема содержит необходимую информацию о порядке выполнения полетов при выходе самолетов из района аэродрома на воздушные трассы и спрямленные маршруты. На схему наносятся:

— взлетно-посадочная полоса и ДПРМ, по которым строятся маневры выхода;

— маршруты маневрирования с указанием МПУ от точек выхода из маневра до пунктов (точек) выхода из района аэродрома;

— высота полета в точках начала разворотов при выполнении маневров выхода и при пролете пунктов обязательного донесения;

— ограничительные магнитные пеленги самолетов с указанием РНТ;

— маршруты (участки маршрутов) полета от пунктов (точек) выхода из района аэродрома до пунктов (точек) входа в воздушные трассы с указанием МПУ;

— высота перехода;

— крупные площадные и линейные ориентиры;

— командные высоты препятствий, расположенных в секторах выхода из района аэродрома, при этом высоты препятствий выше высоты перехода указываются относительно уровня моря, а ниже высоты перехода — относительно порога ВПП взлета; если схема не разделена по направлениям взлета, то относительно порога ВПП, имеющего наименьшую высоту.

7. Схема аэродрома (кроки) выполняется в масштабах: в 1 см 250 м при длине ВПП 2500 м и менее, в 1 см 500 м при длине ВПП более 2500 м, при этом ВПП изображается шириной соответственно 3 мм и 2 мм.

Примечание. Если схема аэродрома вычерчивается в одной рабочей рамке со схемой руления и стоянок, то кроки выполняются в масштабах: в 1 см 500 м при длине ВПП 2000 м и более, в 1 см 250 м при длине ВПП от 1000 м до 2000 м, в 1 см 200 м при длине ВПП от 500 м до 1000 м, в 1 см 100 м при длине ВПП 500 м и менее, ширина ВПП соответственно — 2 мм, 3 мм, 2 мм, 2 мм.

Схема содержит необходимые сведения о местоположении аэродрома, характеристике ВПП и размещении основных объектов на его территории. Местоположение аэродрома указывается относительно ближайшего крупного населенного пункта, имеющегося на полетных картах масштаба в 1 см 20 км и в скобках — населенного пункта, определяющего название аэродрома. Например: Рязань (Дягилево), Витебск (Восточный), Омск (Центральный). На схему наносятся:

— основная и запасная ВПП с указанием их длины, ширины и номеров порогов. Если на аэродроме имеются две параллельные ИВПП или параллельные ГВПП, имеющие раздельную маркировку, то они дополнительно обозначаются: левая — буквой "л", правая — буквой "п";

— контрольная точка аэродрома;

— условное обозначение типа светооборудования;

— рулежные дорожки без указания их номеров;

— КДП и другие аэродромные сооружения;

— расположение радиотехнической системы ближней навигации, диспетчерского и обзорного радиолокаторов;

— препятствия относительно порога ВПП, имеющего наименьшую высоту;

— основные населенные пункты, железные, шоссейные дороги, водные поверхности, линии электропередач и другие объекты, способствующие установлению визуального контакта с землей и ВПП;

— превышение аэродрома;

— таблица с указанием краткой характеристики ВПП (номера порогов, покрытие, максимально допустимая масса самолета при эксплуатации ВПП, длина КПБ, истинное направление ВПП с точностью до одной дуговой минуты, боковой и продольный выносы антенных устройств РСБН, превышение порогов).

8. Схема руления и стоянок изготовляется без соблюдения масштаба, но с сохранением общей конфигурации объектов в соизмеримых величинах.

Схема содержит необходимую информацию об установленных маршрутах руления по рабочей площади аэродрома и о местах стоянок самолетов перелетающих экипажей.

В зависимости от загруженности аэродрома перелетающими самолетами схемы руления и стоянок изготовляются раздельно или совместно. Места стоянок самолетов обозначаются условным кругом диаметром 5 мм с указанием внутри круга номера стоянки. На схему наносятся:

— ВПП и РД с указанием их номеров;

— маршруты руления для взлета пунктирной линией и после посадки сплошной линией с указанием направления движения стрелками;

— места стоянок самолетов перелетающих экипажей;

— служебные здания, ангары;

— таблица с указанием краткой характеристики РД (номер, покрытие, ширина, Gмакс., истинное направление магистральной РД).

9. Схема снижения и захода на посадку содержит необходимую информацию по безопасному выполнению маневров при заходе на посадку по приборам и краткую информацию о первоначальном маневре при уходе на второй круг.

Каждая схема изготовляется в плане и в профиль.

Схема в плане вычерчивается масштабом в 1 см 5 км (если схема предназначена только для самолетов со скоростями полета по кругу 300 км/ч и менее — масштабом в 1 см 2 км). На схему в плане наносятся:

— ВПП условной линией длиной 5 мм и толщиной 1 мм;

— маневры (маршруты) снижения и захода на посадку с указанием штилевых МК для каждого участка маневра;

— высота в точках начала и выхода из разворотов;

— ДПРМ, БПРМ (ОПРС или РВС наносятся в том случае, если построение маневра вписывания в круг полетов по каким-либо причинам осуществляется по указанным радиостанциям);

— участки маршрутов выхода на ДПРМ и вписывания в круг полетов с указанием ОПРС, пунктов или координат, откуда осуществляется подход, и МПУ этих маршрутов;

— курсовые углы ДПРМ, азимут и дальность относительно РСБН или азимут магнитный и расстояние относительно РЛ точек вписывания в схему и высоты их пролета;

— высоты пролета контрольных точек маневра захода на посадку (траверз ДПРМ, начало и конец разворотов);

— высоты препятствий относительно уровня порога ВПП, не указанные на схеме аэродрома;

— площадные и линейные ориентиры, способствующие точному выдерживанию установленных схем снижения и захода на посадку;

— ограничительные магнитные пеленги.

Схема в профиль в целях наглядности и хорошей читаемости вычерчивается вне масштаба, но в соизмеримых величинах, при этом на схему наносятся:

— ВПП сплошной линией длиной 8—10 мм и толщиной 1 мм;

— БПРМ и ДПРМ на удалении от торца ВПП соответственно 10 мм и 40 мм (если расположение приводов значительно отличается от стандарта, их разрешается наносить на удалении 10–20 мм и 40–80 мм), а ОПРС, ОРМ, препятствия в зоне подходов и т. д. на относительно соизмеримых удалениях; фактические удаления этих объектов от торца ВПП в километрах с точностью до 0,01 указывается под условным знаком.

— участок маневра захода на посадку от начала четвертого разворота до высоты ухода на второй круг (высоты принятия решения) с указанием высот начала четвертого разворота и выхода из разворота (входа в глиссаду снижения), если четвертый разворот выполняется без снижения, он указывается одной прямой линией;

— угол наклона глиссады (УНГ) и высоты пролета ДПРМ, БПРМ и ОРМ по основной системе посадки; если УНГ и высоты пролета указанных средств для других систем посадки имеют иные значения, то они указываются отдельным текстом;

— первоначальный маневр и действие экипажа при уходе на второй круг;

— эшелон перехода, рассчитанный для условий стандартной атмосферы.

Вверху схемы снижения и захода на посадку в условном круге дается МБВ по секторам в радиусе 50 км от КТА относительно уровня порога ВПП.

Внизу схемы в таблице указываются основные данные (Шпм, КУР, А, Д, Ам, S, S_{1-3}), необходимые для выполнения маневра захода на посадку по коробочке. Левая сторона таблицы предназначена для самолетов со скоростями полета по кругу более 300 км/ч, а правая — 300 км/ч и менее.

На всех аэродромных схемах маршруты и маневры для самолетов со скоростями полета по кругу более 300 км/ч наносятся жирной линией (0,8 мм), 300 км/ч и менее — тонкой линией (0,2 мм), а совпадающие маршруты, маневры и их отдельные участки — только жирной линией.

Если на одной схеме маршруты и маневры нанесены жирной и тонкой линиями (совмещенная схема), то общие для них величины МК, Н и т. д. указываются только на маршруте и маневре, нанесенном жирной линией.

На схемах указываются:

— сплошной линией — воздушные трассы и установленные маршруты полета по приборам;

— пунктирной линией — маршруты визуальных полетов;

— пунктир две точки — маршруты полета по кратчайшему пути и спрямленные участки маршрутов (по указанию РП);

— пунктир одна точка — местные воздушные линии 1-й категории.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(к ст. 6.7 и 6.8)

ОБРАЗЦЫ ДОНЕСЕНИЙ

Телеграфные донесения

Сборник НР 11 (одиннадцать).

11-20 (двадцать), разрешите пункт 236 с 25 апреля по 20 октября с. г. закрыть на реконструкцию с выключением всех средств. Удлинение БВПП на 300 м от торца нр 05.

Регламент нр 14 (четырнадцать).

14-28 (двадцать восемь), разрешите Роману 1030 (одна тысяча тридцать) с 15. июня с. г. вместо частоты 132,7 установить 129,3 (сто двадцать девять запятая три). Изменение согласовано с в/ч 73808.

Перечень нр 40 (сорок).

40-48 (сорок восемь), разрешите в пункте 145 с 15 июня по 10 сентября с. г. установить башенный кран от КТА с азимутом 12 гр. (двенадцать) на расстоянии 2500 м (две тысячи пятьсот) высотой 45 м (сорок пять) относительно порога ВПП нр 06.

Сборник нр 22 (двадцать два).

22-102 (сто два), разрешите в пункте 156 с 20 июля по 20 августа с. г. закрыть на ремонт участок БВПП длиной 500 от торца нр 34 (тридцать четыре). Рабочая длина БВПП 2000 (две тысячи). На этот период установить удаление и высоты пролета соответственно: ДПРМ 4500 (четыре тысячи пятьсот) и (230) (двести тридцать), БПРМ 1500 (одна тысяча пятьсот) и (80) (восемьдесят).

Перечень нр 31 (тридцать один).

31-43 (сорок три), разрешите в пункте 168 с 13 октября с. г. вместо имеющихся данных установить: УНГ 2 гр. 40 мин (два сорок), высота пролета ДПРМ (200) (двести) и БПРМ (60) (шестьдесят).

Примечание. Донесения представляются несекретными телеграммами по проводным средствам связи с указанием номеров листов документа и условных обозначений аэродромов, средств связи и РТО полетов.

Письменные донесения

Представляю планируемые изменения аэронавигационных данных на аэродромах Козлово, Каменка, Нико-

лаевка и Рыбный и прошу ввести их в действие очередной поправкой к Сборнику № 14. Изменения согласованы с заинтересованными ведомствами и утверждены командующим ВВС УрВО.

Аэродром Козлово.

14-27 (и на обороте). На схеме в плане в надписи «от н. п. Петушки» от буквы «Ш» провести штрихпунктирные с двумя точками линии, касательные к четвертым разворотам, и указать на лицевой стороне листа МПУ «189°», на оборотной стороне МПУ «217°».

Аэродром Каменка.

14-45. На схеме аэродрома от КТА с азимутом 93° на расстоянии 13,5 мм нанести условный знак РТС и указать: «РСБН». В таблице в строке ВПП № 06/24 записать по графам Z_0 — «120», S_0 — «650/1850».

14-46 (на обороте). На схеме линию выхода с МПУ 93° на н. п. Иваново от второго разворота зачеркнуть, вновь провести линию от траверза ДПРМ на н. п. Иваново и указать МПУ «102».

Аэродром Николаевка.

14-60. На схеме района от условного знака аэродрома с азимутом 318° провести линию длиной 45 мм, в конце которой нанести условный знак точки обязательного донесения и указать «КОР. № 5 А-318° Д-44,3». На новой линии указать расстояние «45 км», МПУ входа «134°» и МПУ выхода «314°».

14-62 (на обороте). На схеме в плане от ДПРМ с азимутом 321° провести линию до пересечения с рамкой и указать МПУ «137°», вдоль рамки записать «ф. т. А-317° Д-44,3».

Аэродром Рыбный.

14-72 (на обороте). На схеме в профиль вместо имеющихся данных указать: удаление ДПРМ «3.87» и БПРМ «0.85», высота пролета ДПРМ «(190)» и БПРМ «(50)».

14-73 (и на обороте). На схеме в плане на маневре захода на посадку отворотом на РУ вправо указать в точке начала разворота на посадочный курс высоту «(900)», а в точке выхода из разворота высоту «(600)».

Одновременно сообщаю: новые схемы с учетом вышеуказанных изменений направлены в ваш адрес за исх. № 153/0242 от 10.12.82 г.

Телеграфные поправки

Поправка нр 14/15 с (четырнадцать, Сборник пятнадцать) действует с 20 марта с. г. Внести тушью:

15-21 (двадцать один). На схеме в профиль вместо имеющегося текста об уходе на второй круг записать «Набор (200) (двести), правый разворот на МК 10 гр. (десять) с набором (500) (пятьсот), далее по схеме».

15-32 (тридцать два). На схеме выхода вместо частоты ДПРМ 600 записать «960» (девятьсот шестьдесят).

15-110 (сто десять). На схеме в плане на траверзе ДПРМ и в точке начала третьего разворота указать высоту «(600)» (шестьсот).

15-135 (сто тридцать пять) (на обороте). Текст о выходе на ДПРМ, записанный по поправке нр 8/15с, зачеркнуть и вновь записать «От Демидово выход на ф. т. А-270 гр. (двести семьдесят) Д-45 (сорок пять), затем с МПУ 74 гр. (семьдесят четыре) в район четвертого разворота до КУР 290 гр. (двести девяносто) на высоте (500) (пятьсот) и далее по схеме».

В разделе «Предупреждение» записать карандашом:

15-140 (сто сорок) «От торца нр 15 на участке 300 м ремонт, рабочая длина БВПП 2200 м».

15-145 (сто сорок пять) «Ежедневно с 9.00 до 23.00 аэродром закрыт».

Поправка нр 10/23с (десять, Сборник двадцать три) действует с 10 апреля с. г. Внести тушью:

23-40 (сорок). На схеме в профиль вместо имеющихся данных записать: УНГ «2 гр. 40 мин» (два сорок), высоты пролета ДПРМ «(200)» (двести) и БПРМ «(60)» (шестьдесят).

23-92 (девяносто два). На кроки от КТА с азимутом 21 гр. (двадцать один) на расстоянии 15 мм (пятнадцать) нанести условный знак искусственного препятствия со светоограждением и указать высоту «(62)» (шестьдесят два).

23-115 (сто пятнадцать). Вверху листа записать карандашом: «От КТА с азимутом 75 гр. на расстоянии 15 мм установлен кран высотой 35 м со светоограждением».

23-174 (сто семьдесят четыре). В таблице минимумы погоды аэродрома, пункт 085 (ноль восемьдесят пять), МК посадки 11 гр. (одиннадцать), в графе Ил-62 вместо

имеющихся данных записать тушью: днем «150×2.0». и ночью «200×2.50».

Поправка нр 5/31п (пять, Перечень тридцать один) действует с 15 мая с. г. Внести тушью:

31-12 (двенадцать). Ниже Владимира 829 (восемьсот двадцать девять) записать: в графе один «Т-594» (Татьяна пятьсот девяносто четыре), в графе два «КГГ-Д», в графе шесть «36-й» (тридцать шестой).

31-24 (двадцать четыре) (и на обороте). На схемах в профиль вместо эшелона перехода 1500 записать «1800» (одна тысяча восемьсот).

31-145 (сто сорок пять). В таблице Михаил 410 (четыреста десять) в графе пять вместо 32-й записать «4-й» (четвертый).

Внести карандашом:

31-148 (сто сорок восемь). На схеме в профиль вместо имеющихся данных указать: удаление ДПРМ «3.52» и БПРМ «0.98», высоту пролета соответственно «(180)» и «(60)».

Поправка нр 46/15р (сорок шесть, Регламент пятнадцатый) действует с 15 июля с. г. Внести тушью:

15-26 (двадцать шесть) (на обороте) Дмитрий 882 в графе четыре вместо позывного ХИ записать «НС» (Николай Семен).

15-30 (тридцать). На схеме УВД квадрат РЦ, сектор 15—135 гр. вместо текста «на всех высотах» записать «до 7800 м» (семь тысяч восемьсот). Выше указанного квадрата нанести новый квадрат РЦ и внутри его записать «сектор 15—135 гр., 7800 и выше, Ростов-Контроль 133,3 (сто тридцать три запятая три), к/с, МС». От квадрата провести стрелку в сектор ответственности РУВД.

В графе 10 записать карандашом:

15-40 (сорок) «М-219 с 9.00 до 14.00 ежедневно не работает».

15-46 (сорок шесть) «Р-211 дополнительно выполняет функции Р-1972».

Печатные поправки

Внесите изменения в Сборники № 11, 12 и 14 аэронавигационной информации по воздушным трассам СССР.

Поправка № 32/11 с.

11-27. На схеме района от условного знака аэродрома с азимутом 215° провести штрихпунктирную с двумя

точками линию до обреза рамки и указать расстояние «125» и МПУ «39°», а вдоль рамки записать «ОПРС Святово».

11-35. На схеме аэродрома от КТА с азимутом 84° на расстоянии 17 мм (850 м) нанести условный знак РТС и указать «РСБН». В таблице в строке № ВПП 04/22 записать в графе Z_0 «375» и в графе S_0 «1250/1750».

11-42 (на обороте). На схеме выхода от центра ВПП с азимутом 26° на расстоянии 64 мм нанести условный знак ф. т. и указать «А-27° Д-65». Из точки начала первого разворота с МК взлета 305° с учетом радиуса разворота 5 мм провести до ф. т. линию и указать расстояние «54» и МПУ «43°». От ф. т. с азимутом 52° провести линию до обреза рамки и вдоль рамки записать «ОПРС Аркуль».

11-86 (и на обороте). В условном круге МБВ сектор 40—115° вместо высоты (540) указать «(570)».

Поправка № 39/12с

12-15 (на обороте). На схеме выхода вместо Н перех.—(600) записать «(800)».

12-17, 12-18 (и на их оборотах). На схемах в профиль вместо Н эш. перех.—1200 записать «1500».

12-33. На схеме аэродрома от КТА с азимутом 305° на расстоянии 28 мм нанести условный знак искусственного препятствия со светоограждением и указать высоту «(37)».

12-37. На схеме в плане и в профиль вместо высот 3-го и 4-го разворотов (650) указать «(600)».

12-122. На схеме района от ОПРС Красноармейск провести штрихпунктирную с двумя точками линию до условного знака аэродрома и указать расстояние «104», МПУ по направлению полета «15°» и «195°».

(На обороте). На схеме выхода с МК взлета 32° от точки начала 1-го разворота провести штрихпунктирную с двумя точками линию до ОПРС Красноармейск и указать расстояние «98» и МПУ выхода «15°». С МК взлета 212° линию 1-го разворота продолжить по направлению на ДПРМ, далее от точки выхода из разворота на ДПРМ провести штрихпунктирную с двумя точками линию.

12-124. На схеме в плане от точки начала 3-го разворота с азимутом 30° провести штрихпунктирную с двумя точками линию до пересечения с рамкой и ука-

зать МПУ «202°», а вдоль рамки записать «ОПРС Красноармейск».

(На обороте.) На схеме в плане от точки выхода из 4-го разворота с азимутом 23° провести штрихпунктирную с двумя точками линию до пересечения с рамкой и указать МПУ «145», а вдоль рамки записать «ОПРС Красноармейск».

Поправка № 27/14с.

14-3 (на обороте). Ниже пункта Элиста записать «Борятино».

14-211. Записать по графам и строкам: наименование «Борятино», местоположение «4 км юго-западнее Борятино», Δм +8°, Наэр. +210 м, № ВПП «03/21», покрытие «бетон», G макс. «120», длина КПБ «400/300», истин. напр. «40°17′/220°17′», Н пор. «210/204», размер «2500×60», А мрд «40°17′». Выход производится на ДПРМ от ОПРС Крючково с МПУ «48°» и от н. п. Семеновка с МПУ «195°». МБВ «570». Снижение и заход на посадку выполняются: с МК посадки 32° по большой (малой) левой коробочке и отворотом на РУ вправо; с МК посадки 212° по большой (малой) правой коробочке и отворотом на РУ влево. Н перех. (600). Уход на 2-й круг: «Набор (200), левый (правый) разворот с набором (600), далее по схеме. «Н эш. перех. «1200».

Внесите изменения в Регламенты № 11, 12, 13 аэронавигационной информации по воздушным трассам СССР, действующие с 21 мая 1982 г.

Поправка № 23/11р.

11-15 (и на обороте). ВРДП Нарьян-Мар вместо Марафон 134,3 записать «Упрямый 133,2».

11-16. Р-2662 в графе 6 вместо 134,3 записать «133,2», в графе 9 записать «Самостоятельное УВД, все высоты».

11-27. На схеме условный знак ОПРС и надпись «Урюпинск 960, ЕП» зачеркнуть.

11-27 (на обороте). Пункт Урюпинск Д-534 со всеми данными зачеркнуть.

Поправка № 37/12р.

12-53 (на обороте). Ниже Д-796 записать в графе 2 «В-1236», в графе 3 «СТО», в графе 4 «Луч», в графе 8 «п/п» Н-386 вместо ВУСП записать «ОСП».

12-75 (и на обороте). Н-335, Т-874, Г-621 соответственно вместо РМС-1, КРМ-1, ГРМ-1 записать «РМС-2, КРМ-2, ГРМ-2».

Поправка № 41/13р.

13-26. На схеме для ВРДП Термез вместо радио записать «Контроль» и вместо 5645д 2952н записать «132,5, п/п».

13-26 (на обороте). Ниже К-785 записать: в графе 2 «Р-768», в графе 3 «КРС с ОРЛ и АРП», в графе 4 «Термез-Контроль», в графе 5 «АЗ», в графе 6 «132,5», в графе 8 «п/п».

ОБРАЗЦЫ ИЗВЕЩЕНИЙ

Извещение САИ нр 27с/81 (двадцать семь, Сборники одиннадцать и четырнадцать).

11-25 (двадцать пять), с 5 мая с. г. аэродром закрыт.

11-49 (сорок девять), с 4 по 10 мая с. г. Михаил 420 не работает.

14-12 (двенадцать), с 5 по 12 мая с. г. порог нр 32 (тридцать два) перенесен на 300 м. Рабочая часть ИВПП 2200 м (две тысячи двести).

Извещение САИ нр 35с/81 (тридцать пять, Сборник двенадцать).

12-15 (пятнадцать), с 20 июня с. г. от КТА с азимутом 5 гр. (пять) на расстоянии 2500 (две тысячи пятьсот) установлен башенный кран со светоограждением высотой 45 (сорок пять) относительно порога нр 23 (двадцать три).

Аннулируйте извещение САИ нр 10с/81 (десять).

Извещение САИ нр 5св/81 (пять, Сборник двадцать два и двадцать три).

22-36 (тридцать шесть), с 30 мая по 10 июня с. г. БВПП закрыта. Прием на грунтовую ВПП.

23-42 (сорок два), с 31 мая с. г. РД нр 5 (пять) закрыта. Руление после посадки по БВПП до РД нр 4 (четыре).

Извещение САИ нр 26 81 (двадцать шесть, Регламент тринадцать).

13-27 (двадцать семь), с 10 по 25 июня с. г. Роман 1972 (одна тысяча девятьсот семьдесят два) не работает, его функции выполняет Роман 211 (двести одиннадцать).

13-42 (сорок два), с 11 по 14 июня с. г. Дмитрий 754 (семьсот пятьдесят четыре) работает на частоте 245 кГц (двести сорок пять).

Примечание. В целях сохранения достоверности передаваемой телеграфом информации цифровые величины, влияющие на безопасность полета, повторяются в скобках прописью.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(форма 1 к ст. 83)

Секретно

(по заполнении)

ФОРМЫ УЧЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

Образец заполнения книги учета документов аэронавигационной информации в/ч 77777

Адрес	Трассовые						Внетрассовые							Международные					МВЛ			Примечание
	сборники			регламенты			сборники			перечни				сборники			перечни		сборники			
										централизованного издания		нецентрализованного издания										
	11	12	...	11	12	...	21	22	...	41	42 ...	Салют	Днепр ...	1	2	...	Мальва	Мордва ...	Украинское УГА	Белорусское УГА	Молдавское РПО ГА ...	
КП, в/ч 77777	2	2		2	2		2	2		2	2	1	1	1	1		1	1	1	1	1	
г. Петровск, в/ч 22222	10	10		10	10		10	10		2	2	1	1	—	—		—	—	1	1	1	
г. Сидорово, в/ч 33333	30	30		30	30		30	30		2	2	1	1	—	—		—	—	1	—	—	
г. Петушки, в/ч 44444	2	2		2	2		2	2		2	2	1	—	—	—		—	—	1	—	—	
Всего . . .	44	44		44	44		44	44		8	8	4	3	1	1		1	1	4	2	2	

Продолжение приложения 4
(форма 2 к ст. 8.4)

Секретно
(по заполнении)

Образец заполнения журнала учета изменений аэронавигационных данных в/ч 77777

Аэродром (аэроузел)	Характер изменений, с какого числа и кто планирует их проведение (причина непредвиденных изменений)	Номер и дата донесения в вышестоящий штаб	**Изменение разрешено** ввести в действие		Временное изменение отменено **поправкой**	**Примечание**
			постоянное	**временное**		
Рязань	Ремонт БВПП с 20.4 по 20.5.82, аэродром с выключением всех средств закрыт. Командир в/ч 55555	16/27 от 10.4.82	—	18с/82 от 15.4.82	23с/82 от 15.5.82	
Козлово	Вместо УНГ—3° 10′ и высот пролета ДПРМ (230), БПРМ(80) с 15.7.82 установлено соответственно 2° 40′ (200) и (60). Командир в/ч 77777	20/27 от 8.7.82	21/15с от 10.7.82	—	—	
Сидорово	РСБН с 9.8 по 14.8.82 не работает. Замена блоков	21/27 от 9.8.82	—	28с/82 от 10.8.82	28с/82 от 12.8.82	

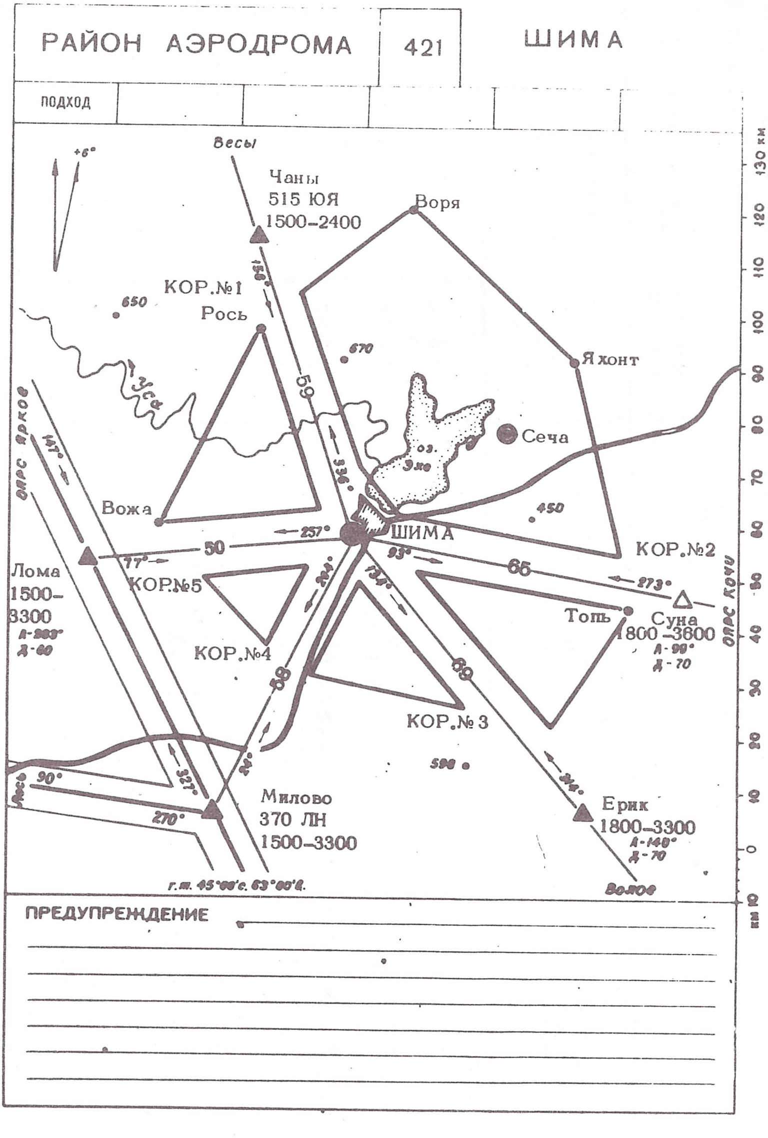
Продолжение приложения 4

(форма 3 к ст. 8.5)

Образец заполнения журнала регистрации поступающих поправок и извещений к документам аэронавигационной информации в/ч 77777

Дата поступления поправок, извещений	Номера поправок, извещений (исходящий номер письменных поправок)	Дата исполнения			Примечание
		Разослано в части	Внесено в контрольные экземпляры	Доложено вышестоящему штабу	
9.3.8	27/12р, 14/11с	9.3.82	10.3.82	15.3.82	
14.3.8	18/11р, 28/12р, 56/13р, 9/14р и 26/15р (исх. № 123/12/057 от 5.3.82)	15.3.82	15.3.82	15.3.82	
16.3.8	19с/82, 27р/82, 14св/82 и 9п/82	16.3.82	16.3.82	16.3.82	

ОБРАЗЦЫ СХЕМ



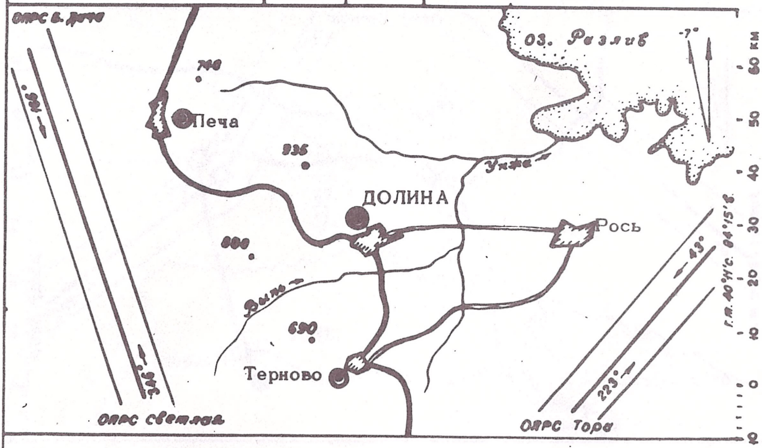
МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ АЭРОДРОМА	421		КАНН



СРЕДСТВА УПРАВЛЕНИЯ И ПОСАДКИ

Условные обозначения	Наименование средств	Позывной	Частота, номер канала		Предупреждение
			МГц	кГц	
1	2	3	4	5	6
Р – 671	КРС	Стройный – Старт	124,0		
Б – 309	АРП	Стройный – Пеленг	130,0		
Н – 776	Средства посадки с МКп – 95° – ОСП, РСП				
Д – 285	ДПРМ	БЗ		315	
Д – 350	БПРМ	Б		650	
В – 699	СТО	СП – 2			
Л – 908	ДРЛ, ПРЛ				
Н – 954	Средства посадки с МКп – 275° – ОСП, РСП, РМС				
Д – 277	ДПРМ	УУ		315	
Д – 341	БПРМ	У		650	
В – 732	СТО	СП – 2			
Л – 909	ДРЛ, ПРЛ				
Т – 589	КРМ, ГРМ		РСБН	40 – й	

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ АЭРОДРОМА	349		ДОЛИНА



СРЕДСТВА УПРАВЛЕНИЯ И ПОСАДКИ

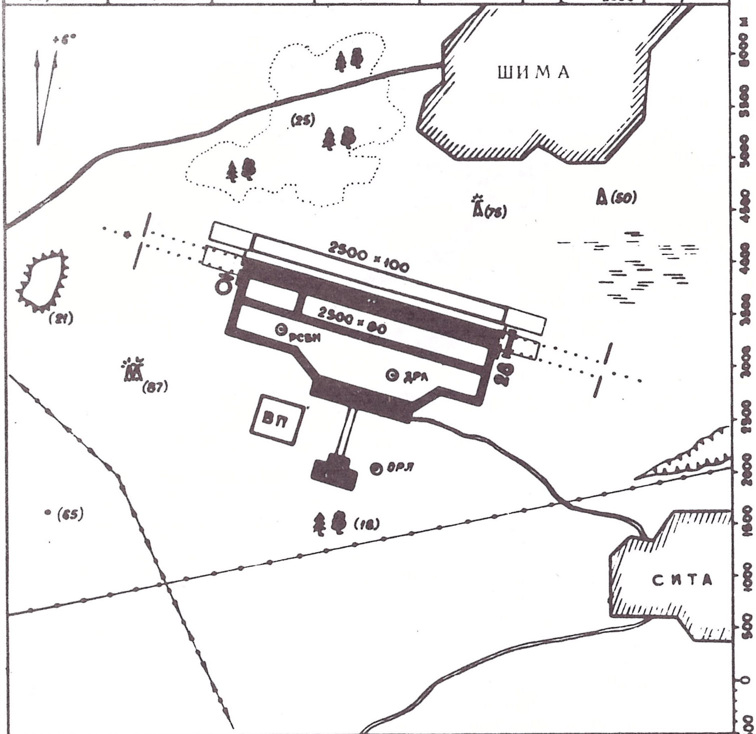
Условные обозначения	Наименование средств	Позывной	Частота, номер канала		Предупреждение
			МГц	кГц	
1	2	3	4	5	6
Р-69	КРС	Смелый - Старт	124,0		
Б-84	АРП	Смелый - Пеленг	130,0		
Н-74	Средства посадки с МКп - 355°				
Д-48 Д-	ОПРС	ПУ		650	
В-66					
Н-	Средства посадки с МКп - 175°				
Д-					
Д- В-					

СХЕМА АЭРОДРОМА	3 км юго-западнее г. Шима

ШИМА

Наэр +70м

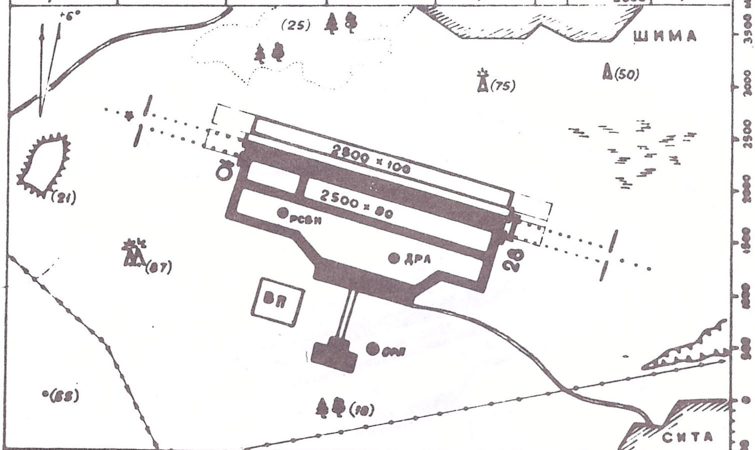
№ ВПП	Покрытие	G макс т	Длина КПБ м	Истин. напр.	Z₀ м	S₀ м	Нпер. м
10/28	БЕТОН	190	400/400	100°07'/280°07'	450	500/2000	70/62
10/28	ГРУНТ		400/400	100°07'/280°07'	670	500/2000	70/62



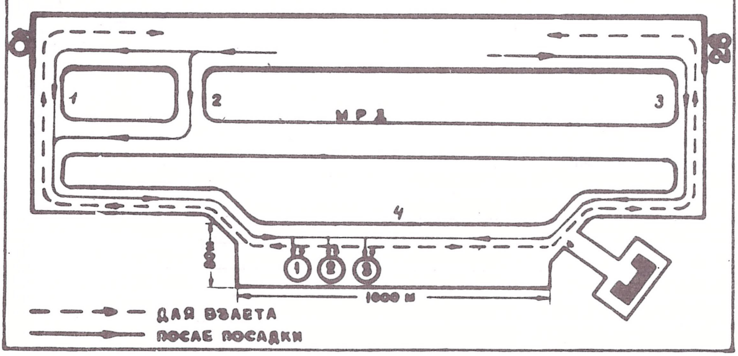
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

СХЕМА АЭРОДРОМА	3 км юго-западнее г. Шима	ШИМА Наэр.+70м

№ ВПП	Покрытие	G макс. т	Длина КПБ м	Истин. напр.	Z_0 м	S_0 м	Нпор. м
10/28	бетон	190	400/400	100°07'/280°07'	450	500/2000	70/62
10/28	грунт		400/400	100°07'/280°07'	670	500/2000	70/62



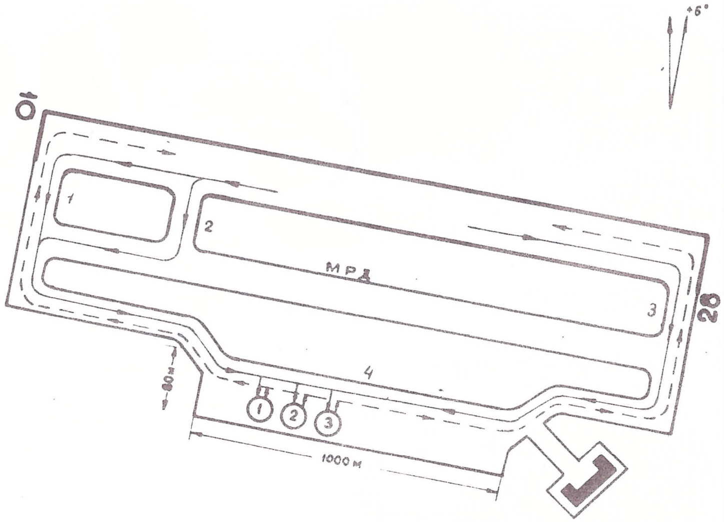
№ РД	МРД	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Покрытие	бетон	бетон	бетон	бетон	бетон							
Ширина м	18	18	18	18	18							
G макс. т	190	190	190	190	190							
Истин. напр.	100°07'											



РУЛЕНИЕ И СТОЯНКИ

ШИМА

РУЛЕНИЕ															
№РД	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10.	11	12	13	14	МРД
ПОКРЫТИЕ	бетон	бетон	бетон	бетон											бетон
ШИРИНА м	18	18	18	18											18
G макс т	190	190	190	190											190
ИСТИН НАПР															100°07′



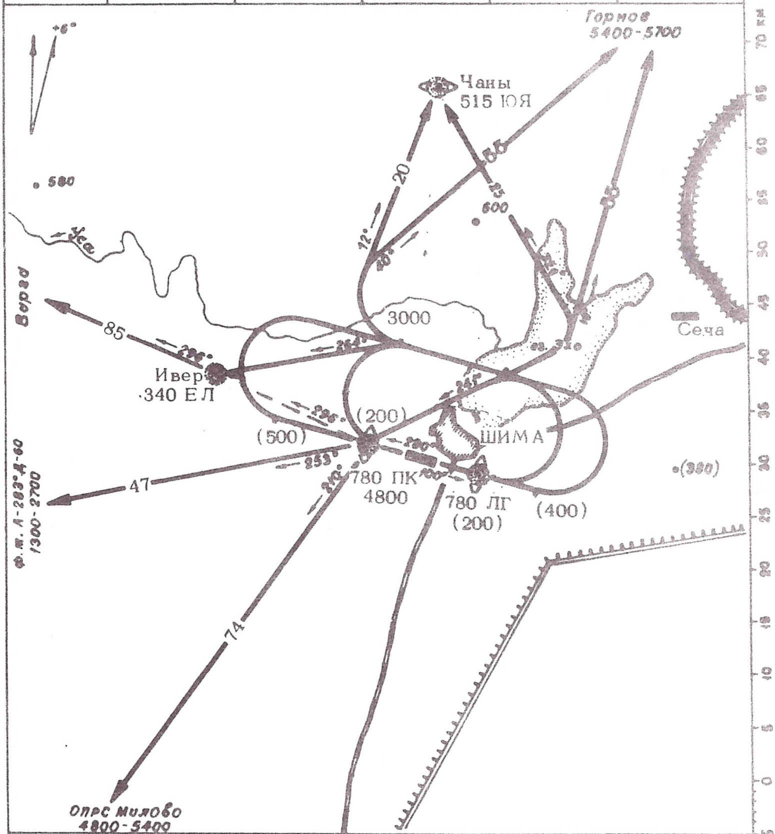
для взлета

после посадки

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ВЫХОД ИЗ РАЙОНА АЭРОДРОМА	ШИМА МКвзл.-100° / 280°

ПОДХОД					Нпрез.- (500)

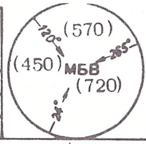


ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

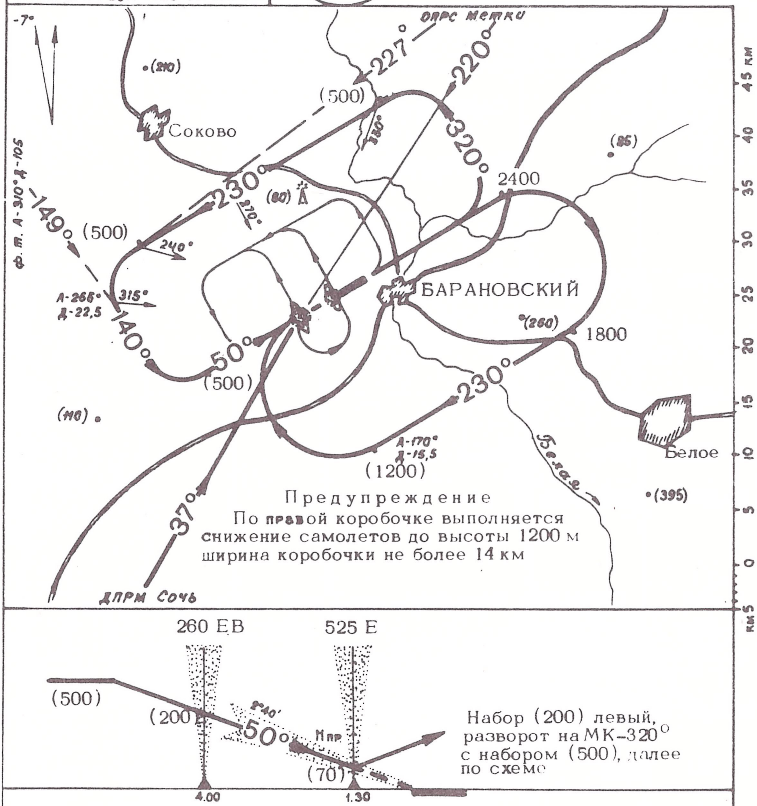
СРЕДСТВА УПРАВЛЕНИЯ И ПОСАДКИ

Условные обозначения	Наименование средств	Позывной	Частота (номер канала) МГц	Частота (номер канала) кГц	Предупреждение
1	2	3	4	5	6
Р-671	КРС	Стройный-Старт	124.0		
Б-309	АРП	Стройный-Пеленг	130.0		
Н-776	СРЕДСТВА ПОСАДКИ с МКп-95° - ОСП, РСП				
Д-285	ДПРМ	БЗ		315	
Д-350	БПРМ	Б		650	
В-699	СТО	СП-2			
Л-908	ДРЛ, ПРЛ				
Н-954	СРЕДСТВА ПОСАДКИ с МКп-275° - ОСП, РСП, РМС				
Т-589	КРМ, ГРМ		РСБН,	40-й	
Д-277	ДПРМ	УУ		315	
Д-341	БПРМ	У		650	
В-732	СТО	СП-2			
Л-909	ДРЛ, ПРЛ				

СНИЖЕНИЕ И ЗАХОД НА ПОСАДКУ
Эшелон перехода
1200 м при Рарр. ≥ 724 мм рт. ст.
1500 м при Рарр. = 723-697 мм рт. ст.



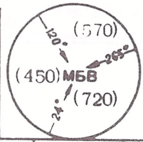
БЕЛОЕ (Барановский)
МКп-50°
Нпор.+150м



V > 300 км/ч		Шпм - 13,5 км					V ≤ 300 км/ч		Шпм - 8 км				
N разв.	КУР гр.		Агр. — РСБН — Д км				N разв.	КУР гр.		Ам - РЛ - Sкм			
2	245		26		18.0		2	240	•	3		7.0	
3	230		290		21.4		3	240		280		13.0	
4	287		265		22.0		4	290		255		13.2	
S_1-17.0		S_2=13.5-nR		S_3-10.0			S_1-7.0		S_2=8-nR		S_3-5.0		

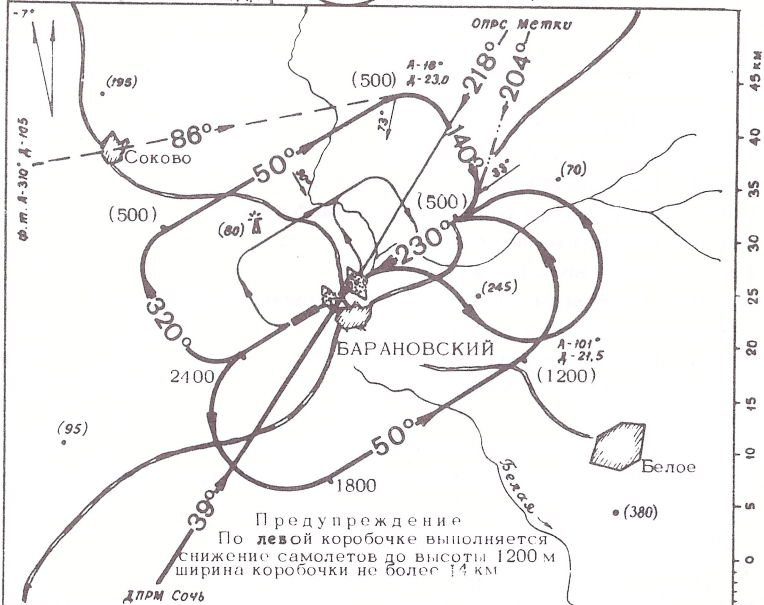
СНИЖЕНИЕ И ЗАХОД НА ПОСАДКУ

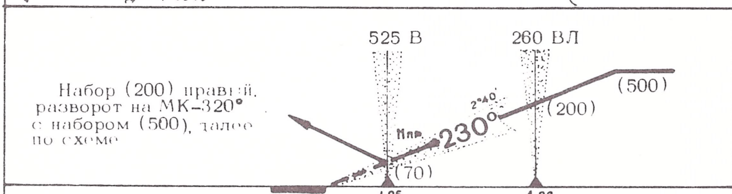
Эшелон перехода
1200 м при Раэр. ≥ 724 мм рт. ст.
1500 м при Рааэр. = 723-697 мм рт. ст.



БЕЛОЕ (Барановский) МКп-230°

Нпор.+165м





V > 300 км/ч		Шпм – 13.5 км		V ≤ 300 км/ч		Шпм – 8 км	
Nразв	КУР гр.	Агр	РСБН – Д км	Nразв	КУР гр	Агр	РСБН – Д км
2	120	277	15	2	120	293	7
3	130	30	20	3	120	28	13,4
4	75	57	20	4	70	54	13,6
S_1 - 13.0	S_2 = 13.5 - nR	S_3 - 10.0		S_1 - 7.0	S_2 = 8 - nR	S_3 - 5.0	

ОГЛАВЛЕНИЕ

Под наблюдением *Г.А. Луценко*
Редактор *Г.Д. Черезов*
Технический редактор *Н.П. Митюшина*
Корректор *Е.С. Ильина*

Подписано к печати 25.5.82. Формат 60x90/16. Печать офсетная.
Бумага офсетная № 1. Печ.л. 5. Усл.печ.л. 5,0. Усл.кр.-отт. 5,13.
Уч.-изд.л. 3,64. Изд. № 7/8117 дсп (б). Зак. 4554

Сорокин В.П. [подпись]
Коршунов В.Б. [подпись]
Лазарев И. [подпись]
Бовшовский М.З. [подпись]
Кострикин П.Е. [подпись]
Кнохин А.К. [подпись]
Стратиенко Л.П. [подпись] 12.04.84г

Изучено с лётным составом
и работниками БАИ.

[подпись]

усп

экз. №00044
№ цп-41
от 7.02.83г

Приказом Главнокомандующего ВВС от 16.04.82г №70 введена в действие „Инструкция по организации аэронавигационной информации в авиации Вооруженных Сил СССР".

Предлагаю:

1. Распространить действие этой инструкции на летные подразделения Минавиапрома с учетом Указаний по применению инструкции в летных подразделениях объединений, предприятий и организаций Министерства авиационной промышленности (Инструкция рассылается Управлением летной службы).

2. Руководителям объединений, предприятий и организаций:

а) организовать работу с аэронавигационными документами в соответствии с требованиями Инструкции со всем летным составом,

а также со специалистами бюро аэронавигационной информации в летных подразделениях;

б) обязать начальников летных подразделений принять зачеты по знанию инструкции от специалистов, выполняющих работу с аэронавигационной информацией в летных подразделениях (с оформлением протоколов);

в) не допускать к выполнению работы с аэронавигационными документами специалистов, не сдавших зачеты по знанию инструкции.

3. С введением в действие „Инструкции по организации аэронавигационной информации в авиации Вооруженных Сил СССР„ не применять инструкцию по организации аэронавигационной информации в летных подразделениях объединений, предприятий и организаций Министерства авиационной промышленности, утвержденную Министерством 14 ноября 1972 г.

Зам. Министра А. С. Сысцов.

Приложение № ЦП-41
от 7. 02. 83

Указания

по применению инструкции в летных подразделениях объединений предприятий и организаций Министерства авиационной промышленности

1. Заменить в инструкции наименования должностных лиц и подразделений

— соединение, часть на летное подразделение;
— штатные группы на бюро аэронавигационной информации;
— объединение на Управление летной службы Министерства;
— начальник штаба на помощника начальника летного подразделения по штурманской службе;

2. Настоящее указание и письмо Министерства от 7. 02. 83 г № ЦП-41 должны быть вклеены в начале каждого экземпляра Инструкции.

ДСП
эк. 4554

Форма № 8

(к пунктам №№ 243, 262, 296, 298, 299, 389)

КАРТОЧКА

Инструкция

УЧЕТА ВЫДАЧИ ДОКУМЕНТА (ДЕЛА)

по организации аэронавигационной информации в авиации вооруженных сил СССР

(учетный номер и наименование документа или дела)

Дата выдачи	Кому выдан (фамилия исполнителя)	К-во листов или номера листов дела, с которыми ознакомился исполнитель	Расписка исполнителя в получении или ознакомлении и дата	Расписка работника режимно-секретного органа в приеме и дата
1	2	3	4	5
9.03.83	[illegible]	40л.	[подпись]	[подпись] 9.03
22.03.83	Коршунов	40 л	[подпись]	[подпись] 22.03.8[illegible]
26.V.80	Болшовский	40	[подпись]	[подпись] 26.V.8
16.III.84	Болшовский	40	[подпись]	[подпись] 16/III-84
19.03.84	Лазарев.	40л.	[подпись]	[подпись] 19/III
4.04.84	Коршунов	40л	[подпись]	[подпись] 12/IV
18.12	[illegible]	40л	[подпись]	[подпись] 18.12
12.03.85	Наумкин	40 л	[подпись]	[подпись] 12.03.85
25.06.86	Наумкин	40л	[подпись]	[подпись] 25.06

1	2	3	4	5

Зак. 1866-82 г. Т. 500